Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 14 kwietnia 1938 r. Nr 30.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ruchu Kolejowego.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

283.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 w sprawie zmian i uzupełnień w Przepisach o gospodarce wagonami towarowymi (G. W. T. — instr. Nr R 2).

W dodatku I „Przepisów o gospodarce wagonami towarowymi (G. W. T. — instr. Nr R 2)" wprowadzić następujące zmiany i uzupełnienia:

1) **na str. 67:** przy Nr kol. 2, w rubryce „Znaczenie i zastosowanie" tekst pierwszego wiersza ma brzmieć: „Na wagonach rodzajów K, W i St oznacza";

po wierszu czwartym dotychczasowego tekstu wprowadzić nową poziomą rubrykę i wpisać: „Na wagonach serii Sl oznacza, że wagon przeznaczony jest do przewozu produktów, które nie wymagają haków do ich zawieszania".

2) **na str. 68:** po Nr kol. 13 wprowadzić nowy Nr kol. 13a, odnoszący się do znaku skrótu „l", zaś w rubryce „Znaczenie i zastosowanie" wpisać: „Na wagonach rodzaju W oznacza wagon o konstrukcji lekkiej, spawanej".

3) **na str. 69:** przy Nr kol. 23a, w rubryce „Znaczenie i zastosowanie" cyfrę ładowności „10" poprawić na „12".

4) **na str. 70:** przy Nr kol. 31, w rubryce „Znaczenie i zastosowanie", po dotychczasowym tekście wpisać: „Przy wagonach rodzaju S oznacza wagony specjalne, przeznaczone wyłącznie do przewozów tranzytem przez Niemcy".

5) **na str. 71:** przy Nr kol. 8, w rubryce „Wyjaśnienie znaku serii" cyfrę ładowności „10" poprawić na „12".

6) **na str. 72:** przy Nr kol. 8, w rubryce „Numeracja" zamiast „od 470001 do 480000" wpisać: „od 470001 do 474161" i „od 474262 do 480000"; po Nr kol. 8 wprowadzić nowy Nr kol. 8a i wpisać:

w rubryce „Znak serii": „Wddl";

w rubryce „Wyjaśnienie znaku serii": „Wagony lekkie, o konstrukcji spawanej, 2 osiowe, z przewodem hamulca zespolonego, o ładowności 22 tonny, długości ład. 7,1 m, wysokości pudła 1,55 m";

w rubryce „Numeracja": „od 474162 do 474261";

7) **na str. 75:** w p. 5, przy Nr kol. 3 poprawić numerację wagonów serii Sn na „od 710001 do 711000".

8) **na str. 76:** po Nr kol. 4 wprowadzić nowy Nr kol. 4a i wpisać:

w rubryce „Znaki serii": „Stnz";

w rubryce „Wyjaśnienie znaku serii": „Wagony dwupodłogowe do przewozu świń, owiec, kóz, cieląt itp. z wannami ołowianymi, stałymi mostkami do ładowania i urządzeniami przewietrznymi";

w rubryce „Numeracja": „od 711001 do 711500";

po Nr kol. 10 wprowadzić nowy Nr kol. 11a i wpisać:

w rubryce „Znak serii": „Slb";

w rubryce „Wyjaśnienie znaku serii": „jak wyżej, bez haków".

9) **na str. 77:** przy Nr kol. 15 poprawić numerację wagonów serii Sk na: „od 750001 do 750500";

po Nr kol. 15 wprowadzić nowy Nr kol. 15a i wpisać:

w rubryce: „Znak serii": „Stbz";

w rubryce „Wyjaśnienie znaku serii": „Wagony jednopodłogowe do przewozu bydła, z wannami ołowianymi, stałymi mostkami do ładowania i urządzeniami przewietrznymi".

w rubryce „Numeracja": „od 750501 do 751000".

Okólniki M. K. z dnia 9/1 1934, Nr R. T. V. 120/2.,
z dnia 6/7 1934, Nr R. T. V. 120/88.,
z dnia 16/11 1934, Nr R. T. V. 120/162
tracą moc obowiązującą.

Nr RT. V. 120/33.

284.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 w sprawie uzupełnienia Tabeli ograniczeń używania (ładowania na P. K. P.) wagonów towarowych — wydanie V. z 1933 r.

W Tabeli ograniczeń używania (ładowania na P. K. P.) wagonów towarowych wprowadzić następujące uzupełnienia:

w pionowej rubryce E: przy Nr porz. 1, 3 i 8 wpisać „Zob. Uwaga 2)",

przy Nr porz. 2 po słowie „jednak" pierwszego ustępu wpisać:

„Do D R tylko wagony z zestawami wyposażonymi w koła z nasadzonymi obręczami",

w miejsce obecnego tekstu dotyczącego Austriackich Kolei Związkowych wpisać: „do B. B. O." tylko na normalnotorowe linie z wyjątkiem linij:

1) Burgau (wyłącznie) — Neudau in Steiermark,

2) Oberwarth (wyłącznie) — Staatsgrenze nächst Rechnitz — (Szombathely),

3) Güssing — Staatsgrenze nächst Strem (Körmend),

4) Bük — Staatsgrenze nächst Lutzmannsburg — Oberloisdorf,

5) Oberwarth — Oberschützen,

6) Parndorf — Staatsgrenze nächst Kittsee (Petrzalka),

7) St. Margarethen — Rust — Schützen am Gebirge,

8) Sopron Gy. S. E. V. — Köszeg,

9) Wien Grossmarkthalle — Elektrizitätswerk Simmering.

Wszystkie wagony przechodzące na linię Urfahr — Aigen — Schlägel muszą być zaopatrzone w hamulce stosownie do wykazu: „Największy rozstaw osi (skrajnych), największy nacisk koła i skrajnia ładunkowa wagonów dopuszczonych w międzynarodowej komunikacji kolejowej";

w pionowej rubryce H: przy Nr porz. 1 wpisać:

„2) Od przejścia na Kolej Roma — Civita-castellana — Viterbo są wykluczone:

a) wagony na wózkach,

b) wagony 3-osiowe z rozstawem osi przekraczającym 4 m, nawet z przesuwnymi osiami środkowymi,

c) wagony dwu lub więcej osiowe z rozstawem osi przekraczającym 4,50 m, nawet ze znakiem przesuwności ⟨ ⟩,

d) wagony z naciskiem koła na szyny ponad 7500 kg.

Okólniki Nr R. T. V. 129/6 z dn. 23/10 1933,
z dnia 12/XII 1933, Nr R. T. V. 129/7,
z dnia 27/XI 1934, Nr R. T. V. 129/5.
z dnia 26/III 1935, Nr R. T. V. 129/1,
tracą moc obowiązującą.

Nr RT. V. 129/3.

285.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 października 1936 r. w sprawie zmian do przepisów Nr R 37 i uwagi do wykazu Nr R 148.

W przepisach o prowadzeniu statystyki pracy taboru P. K. P. Nr R 37 należy przeprowadzić następujące zmiany:

Strona 15 rozdział IV § 10 punkt 2 oznaczyć znakiem *) i zamieścić u dołu uwagę „Zezwala się czasowo, aż do odwołania rejestrować przebiegi pociągów pospiesznych, osobowych dalekobieżnych i podmiejskich bez rozróżniania pociągów stałych i dodatkowych".

Strona 17 rozdział V § 14 punkt 1 oznaczyć znaczkiem *) i zamieścić u dołu uwagę:

„a) zezwala się czasowo aż do odwołania nie rejestrować wagono-kilometrów, a tylko osio-kilometry, wskutek czego odpadnie praca obliczania przeciętnej ilości wagonów w składach pociągów, przeciętnego ciężaru i ładunku wagonu towarowego itp. współczynników dotyczących wagonu,

b) zaniechać rejestrowania przebiegów ciężaru brutto i netto oddzielnie wagonów osobowych i oddzielnie wagonów towarowych w rubr. 25 i 26 wykazu Nr R 145 z wyjątkiem przebiegów pociągów osobowo-towarowych i towarowych oraz towarowych z przewozem osób, zachowując jednak rejestrację przebiegu ciężaru parowozów zimnych.

Strona 18 rozdział V § 14 punkt 4 w wierszu 3 i 4-tym skreślić słowa „z wyjątkiem wykazów pracy drużyn konduktorskich (P. K. P. Seria R Nr 201)".

Strona 29 rozdział IX § 22 wiersz drugi z góry po słowach „rodzaju wykonanej pracy" dodać „ilość przebytych kilometrów".

Strona 29 rozdział IX § 23 punkt 1 wiersz 4-ty z góry skreślić słowa: „w rubryce 16-tej ilość przebytych kilometrów", w wierszu 5-tym po słowach „tono-kilometrów brutto" dodać „oraz sprawdza dane wpisane do rubr. 16-tej (ilość przebytych kilometrów)".

Strona 29 rozdział IX § 23 punkt 1 oznaczyć znakiem *) i na oddzielnie doklejonej kartce zamieścić niniejsze zarządzenie:

Celem przyspieszenia opracowywania ostatecznych wyników dokonanej pracy parowozów, Ministerstwo Komunikacji zezwala, aż do odwołania, uchylić czasowo § 23 pkt 1 przepisów Nr R 37 i wprowadzić następujący sposób uzgadniania przez Wydziały Ruchu i Mechaniczny wykonanej pracy parowozów (parowozokm i tonno- km. brutto):

1) maszyniści powinni wręczać kierownikom pociągów wykazy pracy parowozów (marszruty) druk P. K. P. seria Nr M. 31 łącznie z odcinkiem grzbietu marszruty;

2) parowozownie powinny ostemplować pozycję 4-tą grzbietów marszrut stemplem parowozowni, wzamian wypełniania nazwy Dyrekcji macierzystej oraz nagłówek marszruty „parowozownia" stemplem parowozowni macierzystej;

3) maszynista powinien wpisać do grzbietu marszruty dane pozycji Nr 1, 2, 3, 4 (serię i numer parowozu) 5, 10 i 28;

4) kierownicy pociągów powinni wpisać do poz. 16 grzbietu marszrut ilość wykonanych kilometrów, przy czym dane te powinny odpowiadać danym rubryki 16-tej marszruty.

Kierownik pociągu podpisuje grzbiet marszruty w miejscu przeznaczonym na podpis dyspozytora parowozowni.

5) grzbiety marszrut dołączają kierownicy pociągów do raportów z jazdy, a marszruty wręczają maszynistom dla oddania w parowozowni. O dołączeniu grzbietu marszrut do raportu z jazdy obowiązany jest kierownik pociągu zrobić odpowiednią wzmiankę w raporcie z jazdy w działce L;

6) parowozownie zaprzestają przesyłać wykazy pracy parowozów (marszrut) do Działu Statystycznego Wydziału Ruchu Dyrekcji dla wpisania w myśl § 23 pkt 1 przepisów Nr R 37 ilość wykonanych brutto tonno-km. w rubr. 17 marszrut, natomiast Dział Statystyczny Wydziału Ruchu będzie obliczał na podstawie raportów z jazdy dane o wykonanych brutto-tonnokm. i po zapisaniu ich odręcznie na grzbietach marszrut będzie przesyłał grzbiety do właściwych parowozowni.

Parowozownie po otrzymaniu z Dyrekcji grzbietów marszrut, uzupełnionych wykonanymi kilometrami i brutto-tonno-km, będą je łączyły z właściwymi marszrutami, sprawdzając, czy wykazane i sprawdzone przez Dział Statystyki Wydziału Służby Ruchu dane na grzbietach marszrut (dane o ilości przebytych kilometrów, ciężarze brutto- i wykonanych bruttotono-km) odpowiadają danym w rubrykach 16, 17 i 17a, obliczonym uprzednio w parowozowniach.

Rachuba parowozami, w razie zauważenia różnic, poprawia dane zawarte w marszrucie według danych wykazanych przez Dział Statystyki Wydziału Ruchu w grzbiecie marszruty; w razie zauważenia przez parowozownię błędów arytmetycznych, zauważone błędy powinny być sprostowane w porozumieniu z Działem Statystyki.

W razie zagubienia grzbietu marszruty, parowozownia powinna przesłać odpowiednią marszrutę do Wydziału Ruchu w celu zaakceptowania jej przez Dział Statystyki.

8) Pracę parowozów na torach sąsiednich Dyrekcji należy uwzględniać nadal za pomocą „Dekadowych rejestrów marszrut".

9) Celem wykonania niniejszego zarządzenia należy marszruty ściśle zastosować do raportów z jazdy tj. dokonywać łamania marszrut w tych przypadkach, gdy będą „łamane" również raporty z jazdy.

Uwagi do wykazu serii Nr R 148:

W tabl. IV wykazu Nr R. 148 należy umieszczać ilość pociągo-kilometrów wykonanych wagonami motorowymi:

a) akumulatorowymi,
b) z silnikami spalinowymi,
c) z silnikami parowymi.

Wszystkie pociągi zaliczane przez Dział pasażerski do kategorii pociągów popularnych i turystycznych, należy rejestrować i podawać w sprawozdaniach miesięcznych Nr R. 148 w rubrykach dla pociągów nadzwyczajnych przy czym w liczniku należy podawać przebiegi wszystkich pociągów nadzwyczajnych (pociągów, brutto, netto, osio i wagono-kilometry) a w mianowniku ile w tym wykonano przebiegów pociągów popularnych i turystycznych. W sprawozdaniach miesięcznych o pracy taboru P.K.P. (druk Nr R 148) należy podawać razem ogólną pracę taboru P. K. P. i kolei prywatnych będących pod zarządem P. K. P., natomiast samą pracę taboru kolei prywatnych należy podawać na oddzielnych wykazach dołączając je do wykazów Nr R. 148.

W sprawozdaniach o pracy taboru P. K. P. należy podawać przebiegi wagonów osobowych z podziałem na kategorie podane w tabl. VI i VII wykazu Nr R. 148, a mianowicie, wagonów przeznaczonych do przewozu:

a) osób,
b) bagażu (brankardów),
c) poczty i
d) wagonów specjalnego przeznaczenia.

Do wagonów specjalnego przeznaczenia w myśl przepisów o znakowaniu i numerowaniu wagonów (Nr M 37) i przepisów gospodarki wagonami osobowymi (Nr R. 28) zaliczać należy wagony:

a) salonowe i służbowe (wagony reprezentacyjne i do wyjazdów służbowych, wa-

gony kancelaryjne, propagandowe, do badań technicznych itp),
b) restauracyjne,
c) do przewozu chorych (z wyjątkiem wojskowo-sanitarnych),
d) do przewozu aresztantów i więźniów (więźniarki),
e) ogrzewacze,
f) wojskowe (urządzone specjalnie dla potrzeb wojskowych).

W razie uruchomienia pociągu parowego wzamian pociągu motorowego przebieg pociągu parowego należy zaliczyc do pociągów typu lekkiego i dane o rzeczywistych przebiegach takiego lekkiego pociągu zastępczego, umieszczać w wykazach miesięcznych o pracy taboru serii Nr R. 148.

Liczenie 1 poc.-km pociągu parowego za 2 poc.-km motorowe stosuje się tylko w celach budżetowych ze względu na to, że jeden pociągo-km motorowy jest dwa razy tańszy od 1 poc.-km trakcji parowej.

W sprawozdaniach miesięcznych dotyczących statystyki pracy taboru dane te powinny być rzeczywiste.

Dla ustalenia ogólnej ilości pociągo-km zastępczych trakcji parowej należy w wykazie Nr R. 148 w tabl. V rubr. 29, pozycja „d" wskazać ile w ogólnej ilości poc.-km typu lekkiego wykonano przebiegów pociągów zastępczych wzamian pociągów motorowych.

W związku z powyższym tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczas wydane zarządzenia w sprawie prowadzenia statystyki pracy taboru i uwag do wykazu R. Nr 148.

Nr R. T. XII. 310/16.

286.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 grudnia 1933 r. w sprawie przejazdów wycieczek pracowników kolejowych w oddzielnych wagonach.

Na podstawie sprawozdań Dyrekcyj o wycieczkach pracowników kolejowych w oddzielnych wagonach za czas od 15 maja do 30 września rb. stwierdziłem, że niektóre Dyrekcje udzielały nadmiernie zezwoleń na tego rodzaju przejazdy, co powodowało trudności techniczne, nierzadko przeciążenie składów, a nawet przyczyniało się do opóźnienia pociągów.

Zestawienie ogólne tych przejazdów za powyższy okres przedstawia się jak następuje:

W Dyrekcji	Było zapowiedzianych wycieczek	Ilość wycieczek na które Dyrekcja zezwoliła	Udzielono wagonów	Przewieziono osób	W stosunku do ogółu pracowników Dyrekcji %	Przeciętnie wypada na wagon osób	Wagony były zajęte przez dni	Wagon był zajęty przeciętnie przez dni
Warszawskiej	107	71	81	2974	8.80	37	115	1
Radomskiej	67	67	88	3925	21.16	45	286	3
Wileńskiej	30	27	32	1253	6.72	39	187	6
Poznańskiej	67	67	101	2831	13.75	28	335	3
Gdańskiej	15	15	18	752	3.33	42	128	7
Katowickiej	35	35	57	3595	22.45	63	159	3
Krakowskiej	32	32	42	2356	11.93	56	126	3
Lwowskiej	16	15	22	967	5.24	44	93	4
Stanisławowskiej	9	9	10	506	6.09	51	54	5
Razem . .	378	338	451	19159	10.84	42	1483	3

Jakkolwiek podzielam zapatrywanie, że pracownikom kolejowym należy ułatwiać godziwą rozrywkę, zwiedzanie kraju itp., to jednak nie powinno się w tym względzie iść za daleko i dopuszczać do tego, aby jak np. w Dyrekcji Radomskiej lub Katowickiej więcej niż piąta część pracowników podległych Dyrekcji, przy wyjazdach na wycieczki korzystała z wagonów do wyłącznego użytku.

Z powyższych względów widzę się zmuszony przypomnieć, że dla wycieczek pracowników kolejowych w kraju, Dyrekcje mogą zapewniać

miejsca, oraz udzielać oddzielnych wagonów w normalnych pociągach pasażerskich, przestrzegając jednak ogólnych zasad, określonych w zarządzeniu Ministerstwa Komunikacji z 14 września 1931 r. Nr IV/2/5769/31 (Dz. U. M. K. z 1931 r. Nr 19, poz. 146).

Ponadto dla skierowania sprawy na drogę właściwą zarządzam co następuje:

1) Prawo udzielania oddzielnych wagonów dla wycieczek podległego personelu przysługuje wyłącznie Pp. Dyrektorom Kolei Państwowych i to w następującej ilości:

w Dyrekcji Warszawskiej 5 wagonów miesięcznie,

w Dyrekcji Stanisławowskiej 2 wagony miesięcznie,

w Dyrekcjach pozostałych 3 wagony miesięcznie.

Ilość wagonów niewykorzystanych w pewnym miesiącu nie uprawnia do zwiększenia przydziału wagonów wycieczkowych w innym miesiącu.

2) Prośby o udzielenie wagonu na wycieczkę powinny być przedstawione w czasie właściwym tak, aby w razie uzyskania zezwolenia Pana Dyrektora Kolei Państwowych przebieg wagonu tam i z powrotem ze wskazaniem nr pociągów, mógł być uzgodniony ze wszystkimi zainteresowanymi Dyrekcjami Kolei Państwowych. Bez otrzymania zgody wszystkich Dyrekcyj interesowanych na przejazd w obydwie strony nie należy wyznaczać wagonu.

3) Pracownicy kolejowi mogą korzystać tylko z wagonów tej klasy, jaka im według przepisów przysługuje i mają prawo zajmować tylko miejsca do siedzenia. Uczestnicy wycieczki powinni się stosować do wskazówek kierownika wycieczki, który ma czuwać nad ogólnym porządkiem.

W wagonie wycieczkowym powinno być zajętych przynajmniej 95% miejsc do siedzenia. W razie stwierdzenia mniejszej ilości uczestników wycieczki, wagonu wysyłać nie należy; jeżeliby w danym razie na stacji wyjścia wagonu nie można go było wyłączyć z pociągu bez opóźnienia pociągu, wagon należy wysłać tylko do najbliższej stacji, na której można go odczepić bez opóźnienia pociągu.

4) W pociągu pasażerskim może się znajdować tylko jeden wagon z wycieczką pracowników kolejowych, z tego powodu nie wolno jednak wyłączać wagonów ogólnego użytku, lub używać podwójnej trakcji.

5) Program przebiegu wagonu, zatwierdzony przez daną Dyrekcję i uzgodniony z Dyrekcjami interesowanymi może być zmieniony tylko ze względów ruchowo-technicznych i w danym razie powinien być ponownie uzgodniony; zmian w zatwierdzonym i uzgodnionym programie przebiegu wagonu na prośbę Kierownika lub uczestników wycieczki wprowadzać nie należy.

6) Pracownicy kolejowi mogą korzystać z przydzielonego im wagonu wycieczkowego najdłużej przez 4 doby, i zasadniczo powinien on służyć do przejazdu, a nie do noclegu na stacji przeznaczenia wycieczki. W wyjątkowych przypadkach można zezwalać pracownikom kolejowym na przebywanie w nocy w wagonie na stacji przeznaczenia wycieczki; nie uprawnia ich to jednak do żądania miejsc do leżenia. Za spędzenie nocy w wagonie należy w danym razie pobierać po 0,50 zł od osoby w lecie, a po 1.00 zł w razie ogrzewania wagonu.

Wagonów wycieczkowych nie należy zaopatrywać w pościel skarbową.

7) W okresach wzmożonego ruchu podróżnych, a w szczególności:

od 15 czerwca do 5 lipca,

od 29 lipca do 5 sierpnia,

od 14 sierpnia do 5 września (odnośnie wszystkich linij P. K. P.) i w okresie Bożego Narodzenia (odnośnie tylko linii Kraków — Zakopane) nie należy udzielać zezwoleń na wycieczki pracowników kolejowych w oddzielnych wagonach.

8) Na podróże okrężne wagonów oddzielnych udzielać nie należy.

Nadmieniam, że dla ułatwienia wycieczek pracownikom kolejowym w okresie urlopów wypoczynkowych, byłoby raczej wskazanym, zamiast wyznaczania oddzielnych wagonów, ustawiać w miarę możności na właściwych stacjach, na których warunki techniczne i bezpieczeństwa na to zezwalają, wagony starego typu, nieużywane stale w ruchu. Wagony te mogłyby być przeznaczone na noclegi (na 2—3 noce, bez obowiązku dostarczania pościeli) za opłatą wskazaną w punkcie 6) niniejszego zarządzenia Sprawę tę pozostawiam jednak uznaniu Panów Dyrektorów Kolei Państwowych.

Wykazy o wycieczkach pracowników kolejowych w oddzielnych wagonach należy nadal przedstawiać każdego 5 miesiąca, za miesiąc ubiegły, z podaniem danych wyszczególnionych w zarządzniu z 12 lipca 1933 r. KR nr 42448/IV.

Nr R. P. IV. 78/102.

287.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 października 1934 r. w sprawie prowadzenia dzienników telegramów zapowiadawczych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w celu uwidocznienia czasu otrzymania, przez telegrafistę od dyżurnego ruchu, dziennika telegramów zapowiadawczych z wpisanym telegramem do wysłania, dyżurny telegrafista jest obowiązany wpisać w odpowiedniej rubryce w mianowniku godzinę i minuty otrzymania dziennika, jeżeli czas otrzymania różni się od czasu podanego w telegramie o 2 lub więcej minuty.

To samo należy stosować i przy telegramach zapowiadawczych odebranych, z tą jednak różnicę, że dyżurny telegrafista wpisuje do dziennika godzinę i minuty podane w odebranym telegramie, w razie gdy w telegramie niema podanego czasu — czas odebrania tego telegramu, dyżurny ruchu zaś wpisuje w mianowniku czas otrzymania przez niego dziennika od telegrafisty z odebranym telegramem.

Powyższe dotyczy tylko tych stacyj, na których telegramy zapowiadawcze są odtelegrafowywane przez dyżurnych telegrafistów.

Nr R. O. VI. 250/112.

288.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 grudnia 1934 r. w sprawie przedstawiania sprawozdań o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach.

Dyrekcje niewłaściwie komentują § 29 „Przepisów Nr R 3" i przedstawiają do Ministerstwa Komunikacji sprawozdania o wypadku i ważn. wydarzeniach w terminie 35-dniowym, albo też niejednokrotnie przekraczają ten termin. W celu uniknięcia tak późnego przedstawiania sprawozdań, zaznacza się, że termin 35-dniowy jest, jak to wyraźnie wskazane w § 29 „Przepisów Nr R 3" — terminem ostatecznym, do którego można przeciągać przedstawianie sprawozdania jedynie tylko wtedy, gdy zachodzą okoliczności uniemożliwiające szybsze zakończenie dochodzenia. Natomiast w warunkach normalnych należy załatwiać dochodzenie o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach w terminie możliwie najszybszym, kierując się tą zasadą, że w pierwszej kolejności powinny być przedstawiane sprawozdania o wypadkach, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach (termin 7 dni), następnie należy przedstawiać sprawozdania o wypadkach lub ważniejszych wydarzeniach, które nie pociągnęły za sobą ofiar w ludziach lecz w wyniku ich zostali zawieszeni w czynnościach pracownicy, albo usunięci od czynności związanych z ruchem pociągów, następnie zaś sprawozdania o wypadkach lub wydarzeniach mniejszej wagi, z tym jednak zastrzeżeniem, aby pod żadnym pozorem dochodzenia o wypadkach lub ważniejszych wydarzeniach nie były bezpotrzebne przetrzymywane przez organa kontrolne lub też nadzorcze wskutek zbyt powolnego uzgadniania itp. zupełnie niedopuszczalnych przyczyn, powodujących zwłokę w podstawianiu sprawozdań.

Nr R. O. V. 210/92.

289.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 lutego 1935 r. w sprawie niewłaściwego sporządzania sprawozdań.

Dyrekcje w przedstawianych sprawozdaniach o wypadkach lub ważniejszych wydarzeniach częstokroć nie zaznaczają, czy pracownicy winni dopuszczenia się występku służbowego zostali usunięci od czynności związanych z ruchem pociągów lub od obsługiwania parowozów.

Przedstawiane są również sprawozdania, w których nadmienia się, że w sprawie ukarania winnego pracownika innej Dyrekcji, wystąpiono do Dyrekcji macierzystej, która zawiadomi następnie Ministerstwo Komunikacji o rezultacie.

Tego rodzaju sporządzanie sprawozdań jest zupełnie niewłaściwe, gdyż wywołuje konieczność zasięgania informacyj telefonicznych lub nieprodukcyjną korespondencję.

W myśl powyżej przytoczonego poleca się, aby w punkcie 15-ym sprawozdań było wzmiankowane, czy i którzy pracownicy zostali usunięci od czynności związanych z ruchem pociągów lub od obsługiwania parowozów. Dochodzenia zaś o wypadkach lub ważniejszych wydarzeniach, w których zawinili pracownicy innych Dyrekcyj kolejowych, należy przeprowadzać z tym obliczeniem, aby całokształt sprawy wraz z zawiadomieniem o nałożonej na pracownika karze (§ 20 Przepisów Nr R 3) można było otrzymać od macierzystej Dyrekcji przed terminem przedstawienia sprawozdania do Ministerstwa Komunikacji. W sprawozdaniu zaś należy już bezwzględnie podawać szczegóły konkretne co do wymienionych kar na pracowników, tak swojej jak i innych Dyrekcyj.

Nr R.O.V.210/8.

290.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 marca 1935 r. w sprawie sprawdzenia dzienników telegramów zapowiadawczych na posterunkach blokowych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że § 52 ust. (7) Przepisów Nr R 1 dotyczy sprawdzania dzienników telegramów zapowiadawczych przez zawiadowcę stacji za każdą dobę wyłącznie na stacjach i mijankach, a nie na posterunkach blokowych i na posterunkach odgałęźnych.

Sprawdzanie dzienników telegramów zapowiadawczych na posterunkach blokowych i na posterunkach odgałęźnych powinno być po-

wierzone zawiadowcy stacji opiekuńczej, t.j. tej stacji do której posterunki te są przydzielone i powinno być dokonywane w terminach ustanowionych przez Dyrekcje i zapisanych w regulaminach stacyjnych.

Nr R.O.VI.250/9.

291.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 sierpnia 1935 r. w sprawie przypisywania do zwrotu należności za telegram służbowy.

Wyjaśniam, że nadanie telegramu w interesie prywatnym pracownika lub z winy pracownika, podobnie jak nadanie telegramu w interesie osób trzecich bez pobrania odpowiedniej opłaty, podpada pod pojęcie szkody, wyrządzonej przedsiębiorstwu P.K.P., ponieważ w przypadkach tych przedsiębiorstwo P.K.P. istotnie ponosi stratę w dziedzinie wykonawczej służby telegraficznej.

Równocześnie zaznaczam, że:

1) § 3 Przepisów Nr R 10 ma charakter przepisu wykonawczego do § 38 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P.K.P. (Dz. U. R. P. Nr 4/34, poz. 23),

2) pociąganie pracowników do odpowiedzialności służbowej nie powinno stanowić bezwzględnej reguły i może być ograniczone do tych tych tylko przypadków, w których ukaranie pracownika jest istotnie wskazana.

Nr R.O.VI.250/8.

292.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 października 1935 r. w sprawie przepisowego badania miejsc wypadku.

Podczas przeprowadzenia dochodzenia przyczyn wypadku wykolejenia w okręgu jednej z Dyrekcyj, zostało ujawnione między innymi wykroczeniami, że organa kontrolne służby drogowej, badając miejsce wypadku, nie dokonały wyczerpujących pomiarów toru (łuku). ważnych dla ustalenia rzeczywistego stanu i układu toru w miejscu krytycznym zaraz po wypadku.

Na powyższe zaniedbanie wykonania przez organa kontrolne służby drogowej postanowień zawartych w „Przepisach Nr R 3" (§ 12 części A i końcowy ustęp części D) nie zwrócili uwagi również i przedstawiciele służby ruchu, z których jeden był przewodniczącym komisji prowadzącej pierwiastkowe dochodzenie o wypadku.

W celu uniknięcia na przyszłość tego rodzaju niedopuszczalnych uchybień przez komisje prowadzące dochodzenia o wypadkach, należy zwracać uwagę wszystkim organom kontrolnym na konieczność ścisłego i przepisowego badania miejsca wypadku, jak również i towarzyszących mu okoliczności, co ma poważne znaczenie przy ustaleniu przyczyn, które spowodowały lub też przyczyniły się do spowodowania wypadku.

Nr R.O.V.210/53.

293.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 lutego 1936 r. w sprawie przepisów o sporządzaniu wykresów rzeczywistego biegu pociągów

W związku z „Przepisami regulowania ruchu pociągów przez dyspozytorów odcinkowych na liniach ze słabym ruchem" (Nr R 42), zostały opracowane „Przepisy o sporządzaniu wykresów rzeczywistego biegu pociągów" (Nr R 43), którymi to przepisami oprócz dyspozytorów odcinkowych będą obdzielani także i właściwi pracownicy Oddziałów i Dyrekcji.

Ponieważ „wykresy rzeczywistego biegu pociągów" będą sporządzane nie tylko przez dyspozytorów odcinkowych dla linij, na których przewiduje się regulowanie ruchu pociągów przez tych dyspozytorów, lecz także wykresy takie będą sporządzać dyspozytorzy Oddziałowi dla linij, które będą zaopatrzone w specjalne selektorowe aparaty telefoniczne przeznaczone wyłącznie dla użytku oddziałowych dyspozytorów, proszę Pana Dyrektora o stwierdzenie i doniesienie, jaka ilość „Przepisów Nr R 43" będzie potrzebną dla całego okręgu dyrekcyjnego.

Nr R.O.I.21/1

294.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 marca 1936 r. w sprawie niedokładności w służbie telegrafu i telefonów.

Mimo wydanych w swoim czasie szeregu zarządzeń oraz postanowień zawartych w Instrukcji dla kolejowych telegrafistów i telefonistów (Nr R 36) i w Przepisach Nr R 10, zmierzających do należytego usprawnienia pracy telegraficznej i telefonicznej, organa kontrolne Ministerstwa Komunikacji stwierdziły, że służba telegraficzna i telefoniczna w niektórych dy-

rekcjach nie przestrzega jeszcze należycie tych zarządzeń. Powstaje to albo wskutek nienależytego nadzoru odpowiednich pracowników w miejscach pracy, albo też wskutek braku należytej kontroli przez odnośne organa dyrekcyjne i oddziałowe. Ciągle są jeszcze ujawniane na niektórych stacjach następujące uchybienia:

1) W biurach telegraficznych zauważa się brak Przepisów nr nr: R 9, R 10, R 15, R 18, R 33 i R 36.

2) Przepisy nie są uzupełnione, jak tego wymaga (pkt. 31 ustęp (2) § 17 Instrukcji Nr R 36.

3) Niektórzy pracownicy służby telegrafu nie posiadają znajomości przepisów służby telegraficznej (nr nr: R 10, R 15, R 33 i Instrukcji Nr R 36).

4) Telegramy nadchodzą do miejsc przeznaczenia z opóźnieniem i zniekształcone, czy to wskutek braku poczucia obowiązków służbowych, czy też wskutek braku należytego zainteresowania ze strony tak dyżurnych telegrafistów, jak również ze strony starszych telegrafistów, zwłaszcza na stacjach większych, węzłowych i tranzytowych (ustęp (54), § 14 Instrukcji Nr R 36).

5) Omyłki i zniekształcenia w telegramach, a także i wyrazy niezrozumiałe nie są sprawdzane i nie są prostowane przy kwitowaniu telegramów, lecz bez sprawdzenia i w stanie zniekształconym są doręczane adresatom lub nadawane dalej do stacji przeznaczenia. Na zwracane uwagi przez stacje docelowe stacjom nadawczym lub tranzytowym te ostatnie nie reagują, co powoduje reklamacje i żądanie powtórznia telegramu od stacji nadawczej oraz opóźnienie telegramu (ustęp (54) i ust. (62) § 14 Instrukcji Nr R 36).

6) Nieprzestrzega się schematu kierunków telegramów, wskutek czego telegramy, a zwłaszcza z adresami liczbowymi, są wysyłane różnymi kierunkami do miejsca przeznaczenia i te same telegramy są odbierane na stacjach docelowych kilkakrotnie z różnych kierunków.

7) Niektórzy pracownicy służby telegrafu nie posiadają dostatecznej rutyny płynnego telegrafowania, wskutek czego telegramy są odtelegrafowywane niewyraźnie i nieczytelnie, bez odstępów między znakami i wyrazami, a telegramy zapowiadawcze odbierane niewyraźnie na taśmie są zapisywane do dzienników nieściśle, a tylko oparte na przypuszczeniu zamiast zażądać wyraźnego powtórzenia (ust. (44) § 14 i § 21 Instrukcji Nr R 36).

8) Do obsługi aparatów telegraficznych na przewodach z większą pracą — głównych i ministerialnych dopuszczani są telegrafiści mało rutynowani, nieumiejący płynnie, biegle i czytelnie telegrafować, praca ich jest niezrozumiała, telegrafują bowiem bez odstępów między literami i wyrazami, wskutek czego znaczenie utrudniają pracę stacjom odbierającym telegram oraz hamują pracę innym stacjom, jak również zniekształcają i opóźniają telegramy (ust. (13) § 14 Cz. C Instrukcji Nr R 36).

9) Telegrafowanie telegramów jest często przerywane przez telegrafistę odbierającego telegram bez uzasadnionej przyczyny, z żądaniem powtarzania bez potrzeby części telegramu już odtelegrafowanej, mimo że praca stacji nadawczej jest czytelna na taśmie, następstwem czego są również niedopuszczalne sprzeczki, kłótnie, naciskanie kluczy telegraficznych i zajmowanie przewodów przez dłuższy czas nieprodukcyjną pracą, wskutek braku wzajemnych ustępstw tak jednej jak i drugiej stacji.

10) Niektóre stacje nie zgłaszają się natychmiast na wywoływanie telegrafem oraz nie reagują na telefoniczne interwencje stacji wywołującej, co powoduje opóźnienie telegramów i nader utrudnia pracę, następstwem tego jest składanie raportów i przeprowadzania dochodzeń służbowych (ust. (49), § 14 Instrukcji Nr R 36).

11) Zdarzają się również niczym nieuzasadnione przypadki odmowy odbierania telegramów od stacyj nadawczych, przy czym telegrafiści żądają bezpodstawnie tłumaczenia telegramów w językach obcych na język polski od stacji nadawczej (ust. (22) § 14 Instrukcji Nr R 36).

12) Telegrafiści nie zawsze współdziałają między sobą i nie dążą do ułatwienia sobie wzajemnie pracy telegraficznej, lecz naodwrót utrudniają tę pracę pod różnymi pozorami, wywołując rozmyślnie nieporozumienia, sprzeczki, używając przy tym obelżywych wyrażeń (ust. (13) § 14 Instrukcji Nr R 36).

13) Stacje przeznaczenia są pisane w adresach telegramów skrótami przeznaczonymi do wywoływania stacji zamiast wypisania pełnej ich nazwy, co powoduje nieporozumienia przy odtelegrafowaniu i doręczaniu telegramów (ust. (2) § 14 Instrukcji Nr R 36).

14) Odebrane telegramy są doręczana adresatom z opóźnieniem i bez pokwitowania w książce doręczeń (ust. (74) § 14 Cz. A Instrukcji Nr R 36).

15) Nagłówki formularzy telegraficznych nie są wypełniane, bez czego nie można ustalić, na której stacji telegram odebrano. Na formularzach telegramów tranzytowych adresowanych równocześnie i do stacji tranzytowych, nie notuje się ilości doręczonych odpisów oraz komu odpisy były doręczone (ust. (69) § 14 Instrukcji Nr R 36).

16) Doręczane odpisy telegramów nie są sprawdzone i nie stwierdzone podpisem odbierającego „za zgodność" z oryginałem telegramu (ustęp (70 § 14 Instrukcji Nr R 36).

17) Telegramy są doręczane adresatom bez zaklejenia odpowiednią nalepką (ustęp (74) § 14 Instrukcji Nr R 36).

18) Telegramy zapowiadawcze na niektórych stacjach są odtelegrafowywane przez telegrafistów na polecenie dyżurnych ruchu bez zapisania telegramu do dziennika telegramów zapowiadawczych, a nawet i bez wiedzy dyżurnego ruchu (ust. (107) § 14 Instrukcji Nr R 36).

19) Na formularzach telegraficznych telegramów wysłanych brak adnotacji dotyczących odtelegrafowania telegramu oraz brak adnotacji o potwierdzeniu odbioru (pokwitowania) telegramu przez stacje odbiorcze (ust. (45) i (48) § 14 Instrukcji Nr R 36).

20) Odebrane telegramy nie są kwitowane i nie są sprawdzane natychmiast po spisaniu telegramu z taśmy, jakoteż doręczane są adresatom bez sprawdzenia. Stacje nadawcze nie troszczą się o otrzymanie pokwitowania od stacyj odbiorczych na odtelegrafowywany telegram (ust. (54) i (56) § 14 Instrukcji Nr R 36).

21) Telegramy załatwione nie są sprawdzane przez starszych telegrafistów i nie są stwierdzane ich podpisem, co do należytego załatwienia (pkt. 9 ust. (2), § 17 Instrukcji Nr R 36).

22) Dzienniki telegramów zwyczajnych i telegramów zapowiadawczych są prowadzone niestarannie i niedbale, zapisy są nieczytelne, pozamazywane, wycierane lub skrobane, omyłki poprawiane nieprzepisowo, i poprawki nie stwierdzane podpisem pracowników (ust. (10), § 14 Instrukcji Nr R 36).

23) W dziennikach telegramów zapowiadawczych brak niektórych zapisów dotyczących wyprawiania lub przyjmowania pociągów, mimo że dzienniki te były sprawdzone przez zawiadowcę stacji i organa kontrolne.

24) Tusz telegraficzny używany w biurach telegrafu na niektórych stacjach jest zbyt blady, co powoduje, że znaki na taśmie telegraficznej są nikłe i niewyraźne, wskutek czego praca telegrafu jest utrudniona.

25) Kółeczka piszące przy niektórych aparatach telegraficznych wymagają przeszlifowania, gdyż piszą zbyt grubo i zalewają znaki na taśmie, a tusz przenika na drugą stronę taśmy, co znacznie utrudnia pracę telegrafu.

26) Taśma telegraficzna przez niektórych telegrafistów jest przepuszczana przez aparat nieprzepisowo. Na niektórych aparatach telegraficznych przepuszczenie taśmy w sposób ustanowiony jest uniemożliwione, wskutek nieprzesuwania się rolki, po której przesuwa się taśma (ust. (1), § 14 Część C Instrukcji Nr R 36).

27) Na taśmie telegraficznej, nie wszyscy dyżurni telegrafu i niezawsze, notują datę i godziny rozpoczęcia, zmiany zakończenia krążka taśmy przyjęcia, zdania służby i daty o północy (ust. (3), § 14 Część C. Instrukcji Nr R 36).

Ponadto stwierdzono, że telefonistki w niektórych Dyrekcjach O.K.P. również nie stosują się do postanowień „Instrukcji Nr R 36), a mianowicie:

1) Nie zgłaszają się natychmiast na nawoływania.

2) Przy zgłaszaniu się telefonistki nie wymieniają przydzielonych im numerów i nazwy stacji telefonicznej, lecz w dalszym ciągu zgłaszają się słowami: „proszę słucham, kto mówi itp." — według swego uznania (ust. (4), § 16 Instrukcji Nr R 36).

3) Nie wywołują sygnałami żądanego abonenta lub stacji i nie zawiadamiają przy połączeniach słowami: „łączę i dzwonię" (ust. (4) § 16 Instrukcji Nr R 36).

4) Przy żądaniu Ministerstwa Komunikacji połączenia z abonentem Dyrekcji telefonistki zazwyczaj nie chcąc sobie widocznie zadawać trudu, sprawdzenia, czy abonenci rozmowę skończyli odpowiadają zazwyczaj lakonicznie: „zajęty", bez upewnienia się przedtym, czy żądany abonent jest rzeczywiście zajęty rozmową lub nie.

5) Nie uprzedzają również rozmawiających miejscowych abonentów, że Ministerstwo Komunikacji żąda połączenia z abonentem rozmawiającym.

6) Przy żądaniu połączenia ze stacjami dalszymi przez 2 lub 3 łącznice telefoniczne, telefonistki nie ujawniają zainteresowania i nie ułatwiają porozumienia się abonenta, a także nie upewniają się, czy żądany abonent odpowiada na wezwanie.

7) Telefonistki samowolnie rozłączają bardzo często Ministerstwo Komunikacji podczas rozmowy z abonentami D. O. K. P., natomiast nie rozłączają natychmiast abonentów po otrzymaniu sygnału, że rozmowa została skończona, oraz nie sprawdzają, czy abonenci rozmowę skończyli, wskutek czego uzyskanie następnego połączenia na tym samym przewodzie z innymi abonentami jest uniemożliwione (ust. (5) i (6) § 16 Instrukcji Nr R 36).

Zawiadamiając o powyższym w celu ostatecznego uregulowania tej sprawy i doprowadzenia do należytego stanu pracy służby telegrafu i telefonów, ponownie proszę Pana Dyrektora o wydanie zarządzenia zmierzającego do usunięcia wyżej wymienionych niedokładności i uregulowanie tej sprawy, w szczególności o polecenie zwrócenia specjalnej uwagi, aby kontrole telegrafu i telefonów dokonywane były możliwie częściej przez organa kontrolne, liniowe i dyrekcyjne.

Nr R.O.VI.250/17.

295.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 listopada 1937 r. w sprawie terminów zgłaszania wniosków i reklamacji do rozkładów jazdy poc. pasażerskich.

W celu uregulowania terminów nadsyłania przez ogół publiczności wniosków, reklamacji i podań do rozkładów jazdy pociągów pasażerskich, Ministerstwo Komunikacji ustala następujące terminy nadsyłania tych wniosków do DOKP. odnośnie poszczególnych okresów ważności rozkładów jazdy. Wnioski:

1) o komunikacji międzynarodowej **do dnia 15 lipca każdego roku.**

2) o komunikacji dalekobieżnej krajowej **do dnia 1 września** na okres letni roku przeszłego, **do dnia 10 lipca** na okres zimowy roku bieżącego,

3) o komunikacji lokalnej i podmiejskiej do **dnia 1 lutego** na okres letni, i **do dnia 15 sierpnia** na okres zimowy roku bieżącego.

Przed każdorazową zmianą rozkładu jazdy należy terminy te podawać do publicznej wiadomości komunikatami w prasie lub obwieszczeniami.

Nr R.P.I./7/101.

296.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 kwietnia 1936 r. w sprawie zapotrzebowania Przepisów regulowania ruchem pociągów przez dyspozytorów odcinkowych Nr R 42.

Ministerstwo Komunikacji przesyła 10 egzemplarzy Przepisów Nr R 42 w celu zaznajomienia się.

Przepisy te powinni otrzymać:

Naczelnik Służby Ruchu	1 egz.
Naczelnik Służby Drogowej	1 egz.
Naczelnik Służby Mechanicznej	1 egz.
Zastępcy Naczelników Służby Ruchu	1 egz.
Starszy Kontroler	1 egz.
Starszy dyspozytor w Dyrekcji	1 egz.
Naczelnicy Oddziałów ruchowo-handlowych po	1 egz.

W miarę wprowadzenia kierowania ruchem przez dyspozytorów odcinkowych, należy przesyłać dokładnie obliczone zapotrzebowania dla jednostek służbowych i pracowników na tych odcinkach, do Depart. IV/1.

Nr R.O.I.21/11.

297.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1936 r. w sprawie zbędnego obciążenia pracą telegrafu.

Stwierdzono, że urzędy kolejowe uprawnione do korzystania z telegrafu kolejowego w sprawach służbowych bardzo często nadużywają tych uprawnień i nadają bez ograniczenia telegramy w sprawach, które mogą być bez uszczerbku dla służby, załatwione drogą zwykłej korespondencji lub telegramami albo kartogramami i w ten sposób nie stosują się do §§ 3 i 7 Przepisów Nr R 10.

Zdarzają się również przypadki, że telegramy służbowe są nadawane w sprawach prywatnych nie mających nic wspólnego ze służbą.

Telegramy służbowe są adresowane ze zbędną ilością adresatów, nadto w adresach wymieniane są pełne nazwy urzędów kolejowych zamiast obowiązujących skrótów, wymienionych w załączniku Nr V do Przepisów Nr R 10.

Telegramy służbowe są redagowane dowolnie i zbyt obszernie, ze zbędną ilością wyrazów, zwrotów, tytułów i uprzejmości bez streszczenia się w tekście i bez ograniczania się pod względem krótkiej i zwięzłej redakcji.

Telegramy ze skróconymi adresami liczbowymi są nadawane według niewłaściwych adresów, również zdarza się, że telegramy te podpisywane są przez osoby nieuprawnione w/g postanowień Przepisów Nr R 18, mianowicie: przez jedną z DOKP. był ostatnio nadany telegram w/g adresu liczbowego Nr jeden podpisany nie przez Dyrektora kolei, jak to jest przewidziane w tym adresie, lecz przez kierowika Działu.

Ponieważ powyżej przytoczone niedokładności powodują znaczne i zbędne obciążenia telegrafu, proszę więc Pana Dyrektora o wydanie odnośnego zarządzenia wszystkim podległym urzędom Dyrekcji zmierzającego do uregulowania danej sprawy. Odpis zarządzenia proszę przesłać do Departamentu IV/1.

Równocześnie nadmieniam, że wmyśl § 3 ust. 1 Przepisów Nr R 10 i zarządzenia M. K. Nr 250/8 z dnia 8/VIII 1935 r., winni nieprzestrzegania ograniczeń używania telegrafu powinno być pociągani do odpowiedzialności służbowej.

Zbędne słowa w telegramach jakoteż i całe telegramy w sprawach, które mogły by być załatwiane pocztą lub telefonicznie, mogą być odnoszone na koszt nadawców, jako zwrot poniesionych kosztów przez P. K. P.

Nr RO. VI. 250/31.

298.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 maja 1936 r. w sprawie przemianowania stacyj nieodpowiadających pojęciom Przepisów Nr R 1.

Na niektórych D. O. K. P. istnieją jeszcze dotychczas stacje, które nie odpowiadają pojęciu stacji wg Przepisów Ruchu nr R 1 § 3 ust. (4), a mianowicie stacje te mają oprócz torów głównych zasadniczych, tylko tor boczny ładunkowy, albo żeberko do ładowania wagonów, czasem również wykonują czynności przystanków osobowych, a na liniach z blokadą liniową czasem są równocześnie posterunkami blokowymi. Wyżej opisane stacje są obsadzone zawiadowcami stacyj i dyżurnymi ruchu.

Wobec zapytania jednej z D. O. K. P. do jakiej kategorii posterunków należy stacje te zaliczyć, wyjaśniam, że obecnie nazywane stacje, a wykonujące czynności tylko posterunków blokowych należy przemianować na posterunki blokowe, te zaś, które wykonywują oprócz tego czynności handlowe przemianować na posterunki blokowe i ładownie albo posterunki blokowe i przystanki osobowe, i obsadzić blokowymi (nastawniczymi), którym do pomocy w razie potrzeby mogą być przydzieleni robotnicy stacyjni lub telegrafiści.

Stacje, które nie posiadają charakteru posterunków następczych należy przemianować na przystanki osobowe albo ładownie, lub też na przystanki osobowe i ładownie, i obsadzić właściwym personelem handlowym, albo przemianować na agencje kolejowe. Natomiast stacje, których nazwy są zgodne z określeniem podanym w Przepisach Ruchu nr R 1, aczkolwiek zamknięte czasowo dla ruchu technicznego, pozostają nadal stacjami. Na takich stacjach jednak zawiadowca stacji powinien pozostać jako pracownik handlowy i będzie opłacany z kredytów służby handlowej (rozdział 3 B); gdyby do pomocy jemu był dodany pracownik biurowy to on powinien być opłacany również z kredytów handlowych i powinien być przeszkolony jako dyżurny ruchu, żeby w razie potrzeby uruchomienie stacji dla spraw ruchowych mogło nastąpić bezzwłocznie. Zasada obsady personalnej stacyj zamkniętych czasowo dla ruchu technicznego powinna mieć zastosowanie zarówno do stacyj już zamkniętych, jakoteż do stacyj zamykanych w przyszłości.

Nr R. O. II. 50/104/34.

299.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 września 1936 r. w sprawie przewozu przesyłek w poc. osobowych bez dopłaty 10 lub 25% przewoźnego.

Dla zapobieżenia dłuższemu zatrzymywaniu na stacjach nadawczych lub węzłowych, w oczekiwaniu na odpowiedni pociąg towarowy, przesyłek pośpiesznych lub takich przesyłek zwyczajnych jak: żywe zwierzęta, produkty ulegające prędkiemu zepsuciu, towary cenne i drożej taryfowane (manufaktura, drobnica itp.), na odcinkach, gdzie wskutek słabego ruchu towarowego pociągi towarowe kursują nie codziennie lub mają niedogodne połączenia w węzłach, — zachodzi nieraz konieczność przewiezienia takich przesyłek na części drogi pociągiem osobowym, bez żądania takiego przewozu przez nadawcę w liście przewozowym, a więc bez możności pobierania za to opłaty, ustanowionej Cz. I B § 31 taryfy towarowej w wysokości 10% przewoźnego za przesyłki drobne lub 25% przewoźnego za przesyłki wagonowe.

Zezwolenie na takie odstępstwo od taryfy może dać tylko Ministerstwo Komunikacji. Przytem zbyt szerokie stosowanie powyższej ulgi nie jest wskazane, z jednej strony dlatego, że nadawcy mogliby ją wyzyskiwać świadomie, nadając pilne przesyłki, które normalnie wysłaliby jako ekspresowe, za listami przewozowymi pośpiesznymi lub zwyczajnymi, wiedząc o tem, że kolej i tak przewiezie ich częściowo pociągiem osobowym, a z drugiej strony dlatego ażeby Dyrekcje i organa podwładne na linii nie zaniedbywały usprawnienia przewozów pociągami towarowymi, a w szczególności lepszego nawiązania połączeń w węzłach i lepszego dostosowania czasu odejścia pociągów towarowych do czasu ukończenia na stacjach operacyj handlowych. Dlatego w przypadkach, wymienionych wyżej, gdy zachodzi stale lub w pewnych okresach czasu potrzeba usprawnienia przewozu przez uskutecznienie go na części drogi pociągiem osobowym, z inicjatywy samej kolei, bez pobrania 10% lub 25% dopłaty, D. O. K. P. winny uzyskać uprzednio zgodę Ministerstwa Komunikacji (Departament IV) na taki przewóz. Zasadniczo wnioski powinny być zgłaszane przed każdą zmianą rozkładu jazdy pociągów lub przed rozpoczęciem przewozu produktów sezonowych (owoce, gęsi itp.) tak, ażeby uzyskanie zezwolenia nie wywołało zwłoki i trudności w przewozach. We wniosku należy podać:

1) odcinek, na którym projektuje się przewozić przesyłki pociągiem osobowym bez dopłaty i długość w km takiego przewozu,

2) rodzaj przesyłek (wagonowe, drobnica, pośpieszne lub zwyczajne, żywe zwierzęta, produkty itp.),

3) czas trwania przewozu na danym odcinku pociągami towarowymi z podaniem ich N.N.,

4) czas trwania projektowanego przewozu pociągiem osobowym z podaniem jego N.,

5) okres czasu, na jaki uzyskuje się zezwolenie,

6) jakie usprawnienie przewozu i jakie dodatnie wyniki dla kolei osiągnie się przez zezwolenie przewozu pociągiem osobowym,

7) jakie przyczyny wywołują niemożność usprawnienia przewozu pociągami towarowymi.

Ministerstwo Komunikacji zaznacza przytem:

1) że długość zastępczego przewozu pociągiem osobowym bez dopłaty nie powinna, w zasadzie, przewyższać 60 km w każdej relacji;

2) że na odcinkach magistralnych, na których kursują stale pociągi towarowe pośpieszne, dalekobieżne lub drobnicowe względnie mieszane, taki zastępczy przewóz przesyłek pociągami osobowymi nie może mieć miejsca;

3) że zezwolenie, udzielone przez Ministerstwo Komunikacji na zastępczy przewóz pociągiem osobowym, nie zwalnia D. O. K. P. od przedsięwzięcia wszelkich możliwych środków dla usunięcia niedogodności i niedociągnięć w rozkładzie jazdy pociągów towarowych, wywołujących konieczność zastępczego przewozu. W razie zmian na lepsze w rozkładzie jazdy pociągów towarowych przed upływem terminu zezwolenia, przewóz zastępczy powinien być niezwłocznie odwołany.

Na tych odcinkach, na których nie kursują pociągi mieszane a pociągi towarowe kursują nie codziennie, Dyrektor Kolei Państwowych może we własnym zakresie działania zezwalać na zastępczy przewóz przesyłek pociągami osobowymi bez pobierania 10 lub 25% dopłaty przewoźnego, w dni niekursowania na danym odcinku pociągów towarowych (zarządzenie Ministra Komunikacji nr P5-132/12/37 z 26/III 1937, ogłoszone w Dz. Urz. M. K. nr 13 za rok 1937, poz. 85).

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji odwołuje zarządzenia, wydane w powyższej sprawie w dniach 26/VII i 17/VIII. 1934 r. Nr Nr RT. II. 56/27 i RT. II. 56/31.

Nr R. T. II. 56/59.

300.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 września 1936 r. w sprawie oszczędnego i planowego wykonywania przewozów gospodarczych.

Dla lepszego wyzyskania wagonów i pociągów, przyśpieszenia obrotu wagonów, w szczególności węglarek górnośląskich, oraz dla uniknięcia zbędnych powrotnych i skrzyżowanych przebiegów taboru przy wykonywaniu masowych przewozów gospodarczych: węgla, podkładów, żwiru, tłucznia, szyn itp., proszę pp. Dyrektorów Kolei wydać właściwe zarządzenia podwładnym organom kolejowym, celem ścisłego stosowania następujących wytycznych:

1) Przy uskutecznianiu wszelkich przewozów gospodarczych należy zasadniczo przestrzegać ażeby przewozy te wykonywano możliwie najmniejszą ilością wagonów z miejsc zakupu, wydobycia lub wyprodukowania materiałów do miejsc, położonych możliwie najbliżej ich zużycia lub przeróbki, bez zbędnego zasyłania po drodze do składów rozdzielczych lub zapasowych (jeżeli tylko można tego uniknąć), drogą możliwie najkrótszą, pociągami, jakie się do tego celu najlepiej nadają pod względem ruchowym i mogą być najlepiej wyzyskane.

2) Przewozy materiałów masowych jak: węgiel, podkłady, żwir, tłuczeń, oraz inne większe lub stale się powtarzające, należy uskuteczniać planowo. Plany przewozów powinny być opracowywane przez Wydziały Ruchu Dyrekcyj wysyłających na podstawie danych, dostarczonych przez Ministerstwo Komunikacji albo przez właściwe Wydziały Zasobów lub Drogowe, i powinny być podawane do wiadomości i wykonania wszystkim uczestniczącym w przewozie Dyrekcjom oraz Ministerstwu Komunikacji (Departament IV).

3) Przy opracowaniu planów przewozu należy o ile możności starać się wykorzystać próżne przebiegi pociągów. Przy wyborze pociągów należy rozważyć, co będzie korzystniejsze, uruchomić specjalny pociąg, czy też wykonać przewóz istniejącymi pociągami handlowymi.

4) W oddzielnych przypadkach, ładowanie lub wyładowanie na szlaku, mijance lub innym punkcie linii, nie otwartym dla tych czynności, do 10 wagonów jednocześnie z materiałami gospodarczymi należy uskuteczniać, zasadniczo, pociągami zbiorowymi lub innymi odpowiednimi towarowymi, kursującymi na danym odcinku stale lub w danym dniu ze zmianą w razie potrzeby i możności zasadniczego rozkładu jazdy pociągu unikając, w miarę możności, dłuższego ich zatrzymania. Dla naładowania lub wyładowania powyżej 10 wagonów jednocześnie, mogą być uruchamiane w takich przypadkach oddzielne pociągi gospodarcze. W razie konieczności, ładowanie lub wyładowanie na szlaku, mijance, itp. mniejszych niż 10 ilości wagonów można uskuteczniać specjalnym parowozem tylko na skutek każdorazowego zezwolenia Dyrektora Kolei. Jeżeli rozwózka pociągami towarowymi okaże się z jakichkolwiek powodów niemożliwa lub niewygodna, należy się posiłkować rozwózką ręczną według wskazówek Dyrektora Kolei.

5) W razie konieczności przeekspedjowania węgla, reekspedycja nie może być dokonana w kierunku powrotnym do zagłębia, a tylko w kierunku przewozu.

6) Przy zakupach materiałów Dyrekcje powinny, o ile możności uwzględniać koszty własne przewozów zależne od ruchu, od miejsc zakupu do miejsc zużycia, przeróbki lub magazynowania ich, oddając pierwszeństwo tym ofertom, według których ceny po doliczeniu kosztów własnych przewozu będą najkorzystniejsze. W razach wątpliwych Dyrekcje powinny zwracać się o wyjaśnienie do Ministerstwa Komunikacji.

7) Dla oszczędzenia przebiegów wagonów z węglem nabieranie węgla na parowozy powinno się odbywać nie tylko w parowozowniach macierzystych, lecz możliwie również w parowozowniach zwrotnych, w szczególności położonych bliżej zagłębi węglowych.

8) W razie konieczności wymiany węgla specjalnego przeznaczenia z powodu obniżenia się jego wartości kalorycznych, należy wymianę taką uskuteczniać, gdzie to okaże się możliwym, przez wydawanie zwietrzałego węgla bezpośrednio na parowozy lub wysyłać ten węgiel do najbliższych składów opału w kierunku przewozu węgla.

9) Nie dopuszczać przewozu starych podkładów na opał na dalsze odległości, a zużywać je na miejscu do opalania budynków stacyjnych i mieszkań pracowników kolejowych oraz parowozów manewrowych i tylko w razie nadmiaru podkładów na danej stacji wysyłać je dla właściwego zużytkowania do stacyj, położonych w kierunku najbliższej czynnej parowozowni, nie dalej jednak niż na odległość 100 km.

10) Tak samo, jak starych podkładów na opał, należy unikać przewozów pociągami gospodarczymi lub handlowymi na dalsze odległości wszelkich innych materiałów małowartościowych.

11) Przy nadawaniu do przewozu drobnych przesyłek gospodarczych nie należy żądać podstawiania do ładowania oddzielnych wagonów, jeżeli ładowność i pojemność ich nie może być wyzyskana conajmniej do norm, ustanowionych przepisami Nr H 3, lecz należy je ładować do wagonów zbiorowych wspólnie z przesyłkami handlowymi. Tylko w wyjątkowych pilnych przypadkach można odstąpić od tej zasady, biorąc przytem pod uwagę, co będzie korzystniejsze pod względem eksploatacyjnym, czy użycie oddzielnego wagonu, czy też przewiezienie przesyłki w brankardzie pociągu towarowego-pospiesznego, mieszanego lub osobowego.

12) Jeżeli położenie danego punktu nadawczego lub odbiorczego i ciężar lub rozmiary przesyłki pozwalają na to, to przesyłkę drobną nadawaną do przewozu lub przybyłą na stację przeznaczenia należy w pierwszym przypadku dostarczyć na stację nadawczą do ustalonych miejsc ładowania, a w drugim — wyładować z wagonu na stacji i dostarczyć do punktu odbiorczego za pomocą wózków bez użycia wagonu.

13) W Dyrekcyjnych Wydziałach Ruchu należy zorganizować nadzór nad racjonalnym, w myśl powyższych wytycznych, wykonaniem przewozów gospodarczych pod względem należytego wyzyskania wagonów, parowozów i pociągów, skrócenia o ile możności przebiegów wagonów, parowozów i pociągów oraz nad właściwym wykonywaniem przez zainteresowane Wydziały planów przewozów.

14) O wszelkich zauważonych odstępstwach od powyższych zasad przy wykonywaniu przewozów gospodarczych Wydziały Ruchu powinny niezwłocznie komunikować Dyrektorowi Kolei, który, o ile nieprawidłowości dotyczą własnego okręgu, wyda właściwe zarządzenia, a o ile dotyczą innych Dyrekcyj O. K. P. powiadomi o tem Ministerstwo Komunikacji.

Jednocześnie odwołuje się okólnikowe zarządzenia Ministerstwa Komunikacji w powyższej sprawie Nr RT. II. 55/3 z 18/IV 1933 r. Nr RT. II. 55/11 z 10/IV 1934 r. Nr RT. II. 55/12 z 18/V 1936 r. i Nr RT. II. 55/13 z 24/VI 1936 r.

Nr R. T. II. 55/26.

301.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 września 1936 r. w sprawie usprawnienia przewozu ładunków.

Dla uniknięcia dłuższego zatrzymywania na stacjach wagonów ładownych, w szczególności z przesyłkami żywych zwierząt, pospiesznymi, ulegającymi prędkiemu zepsuciu i tranzytowymi zarządzam co następuje:

1) W razie braku przepisanego obciążenia dla uruchomienia na danym odcinku pociągu towarowego i jeżeli odwołanie lub nieuruchomienie takiego pociągu spowodowałoby postój wagonów ładownych dłuższy niż 24 godziny, a wagonów z przesyłkami żywych zwierząt, pospiesznymi, ulegającymi prędkiemu zepsuciu lub tranzytowymi—dłuższy niż 12 godz., można uruchamiać ze stacyj początkowych danego odcinka po jednym pociągu towarowym na dobę w każdym kierunku z obciążeniem mniejszym od przepisanego, nie mniejszym jednak niż 60% normy.

2) Na liniach bocznych, obsługiwanych tylko jedną parą pociągów towarowych - zbiorowych, które kursują w porze nocnej i z tego powodu nie mają połączenia na stacjach węzłowych z odpowiednimi pociągami towarowymi sąsiednich odcinków, należy nawiązać te połączenia przez odpowiednią zmianę czasu kursowania pociągów zbiorowych, jeżeli to nie wywoła większych trudności ruchowych lub handlowych.

Na odcinkach, na których wskutek słabego ruchu towarowego pociągi zbiorowe są uruchamiane tylko 3 lub nawet 2 razy na tydzień, należy w miarę potrzeby uruchamiać je częściej, naznaczając do obsługi tych pociągów parowozy słabsze.

4) Jeżeli na stacjach pośrednich przez które przechodzi parowóz luzem, są gotowe do wysłania wagony z żywymi zwierzętami, przesyłkami pospiesznymi lub ulegającymi prędkiemu zepsuciu w kierunku biegu parowozu luzem i jeżeli wysłanie ich tym parowozem przyspieszy przewóz, to należy przyczepiać takie wagony do parowozu luzem w liczbie, dozwolonej przez ustęp (12) § 31 Przepisów ruchu (NR 1), dla dostarczenia ich pod dozorem drużyny parowozowej do najbliższej stacji węzłowej lub rozrządowej na połączenie z właściwymi pociągami bez wyładowania lub doładowania w drodze.

5) Zezwala się również, dla przyspieszenia przewozu wstawiać do pociągów zwartych z wagonami próżnymi dysponowanymi (patrz

§ 30 p. 3 Przepisów NR 2) wagony z przesyłkami, wymienionymi wyżej w p. 4, wzamian odpowiedniej ilości wagonów próżnych. Taką zamianę można uskuteczniać tylko za każdorazowym zezwoleniem miejscowego Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego, który bierze pod uwagę w każdym przypadku okoliczności i warunki przewozu.

6) Przy układaniu planów przewozu drobnicy w wagonach kursowych należy zwracać specjalną uwagę na szybki przewóz przesyłek drobnych pociągami towarowymi i mieszanymi.

7) W czasie świątecznego ograniczenia ruchu towarowego wagony z przesyłkami drobnymi, niewyszczególnionymi w pp. od a) do g) zarządzenia Min. Kom. z dnia 14/VI 1933 r. Nr R.T. II. 50/86 (Dz. Urz. M. K. Nr 11/1933 r.), należy również, w miarę możności, przewozić pociągami towarowymi pospiesznymi, dalekobieżnymi lub mieszanymi, kursującymi w czasie ograniczenia, jeżeli przez to umożliwi się wcześniejsze wydanie ich odbiorcom na stacjach przeznaczenia.

Jednocześnie odwołuje się zarządzenia w powyższej sprawie Nr R.T. II. 50/5 z 23/XI 1932 r., Nr R.T. II. 53/1 z 3/I 1933 r. i R.T. II. 50/8 z 21/III. 1933 r.

Nr R. T. II. 50/80.

302.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 października 1936 r. w sprawie postępowania i wytycznych przy układaniu rozkładu jazdy pociągów towarowych.

Dla ustalania ogólnego postępowania i wytycznych przy opracowywaniu przez Dyrekcje rozkładów jazdy pociągów towarowych i dla zapewnienia terminowego wykonania połączonych z tym czynności, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) Niezwłocznie po opracowaniu na konferencji międzydyrekcyjnej projektu rozkładu jazdy pociągów ruchu osobowego, Dyrekcje powinny przystąpić do przestudiowania materiałów i opracowania wniosków do projektów nowego rozkładu jazdy pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych, a w razie potrzeby i zbiorowych, tak, ażeby projekt ten mógł być ostatecznie uzgodniony na konferencji międzydyrekcyjnej już w połowie stycznia. Prowadzenie spraw konferencyj rozkładowych poc. towarowych powierza się D.O.K.P. w Warszawie, która przedstawia Ministerstwu Komunikacji do decyzji wniosek, dotyczący czasu i miejsca zwołania konferencji, uzgodniony z pozostałymi Dyrekcjami, nie później niż na tydzień przed projektowanym terminem.

2) Wszystkie kwestie i wnioski, dotyczące nowego projektu rozkładu jazdy pociągów towarowych pośpiesznych, dalekobieżnych oraz zbiorowych, o ile one obsługują sąsiednie Dyrekcje, oraz ich zestawiania, powinny być rozpatrzone i uzgodnione na konferencji, o której mowa wyżej, ostatecznie, bez potrzeby zwoływania następnie w tym celu dodatkowych konferencyj poszczególnych grup Dyrekcyj. Jeden egzemplarz uzgodnionych wykresów graficznych dla pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych Dyrekcje winny przedstawić do Ministerstwa Komunikacji po konferencji nie później jednak, niż 15 marca, jako materiał do opracowania zarysów tablic kursowych „Internationales Güterkursbuch'u" na konferencję międzynarodową, która się odbywa stale w pierwszych dniach kwietnia, oraz dla opracowania takiegoż wydawnictwa polskiego.

Po 15 marca żadne zmiany w rozkładzie jazdy pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych nie są dopuszczalne bez zezwolenia Min. Kom.

3) Przy opracowywaniu rozkładów jazdy pociągów towarowych należy mieć na uwadze, że pociągi towarowe pośpieszne są przeznaczone do przewozu przede wszystkim żywych zwierząt, ładunków za listami przewozowymi szybkości pośpiesznej, ładunków ulegających prędkiemu zepsuciu oraz ładunków przechodzących przez Polskę tranzytem, a pociągi dalekobieżne — do przewozu wszelkich przesyłek na dalsze przestrzenie. Sprawny i szybki przewóz tego rodzaju ładunków ma bardzo ważne znaczenie tak dla nadawców i odbiorców jak i dla kolei, przy czym w wielu wypadkach, jak np. przy przesyłkach tranzytowych, tylko od stopnia sprawności i szybkości wykonania przewozu zależy, czy dany transport pójdzie liniami P.K.P. czy też liniami konkurencyjnymi kolei obcych. **Wobec tego, rozkłady jazdy pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych muszą być tak ułożone, a połączenia na stacjach węzłowych i zdawczych tak uzgodnione, ażeby czas przewozu był możliwie krótki, a zatrzymania na stacjach pośrednich, węzłowych i zdawczych nie przekraczały czasu rzeczywiście potrzebnego do wykonania odnośnych czynności technicznych i handlowych.** Przybycie i odejście tych pociągów powinno być dostosowane z jednej strony do potrzeb wewnętrznych (np. na targi, do większych miast i ośrodków przemysłowych), a z drugiej strony do czasu przybycia i odejścia ze stacji granicznych odpowiednich pociągów kolei obcych. Poc. towarowym pośpiesznym można wyznaczać 1—3 minutowe postoje na niektórych stacjach pośrednich dla doładunku drobnicy, jeżeli D.O.K.P. uzna to za potrzebne i celowe w sensie przyspieszenia przewozu i zaoszczędzenia przebiegów innych poc. towarowych.

4. Na tych odcinkach, na których pociągi towarowe pośpieszne nie kursują, należy w miarę możności, przewidzieć stałe pociągi to-

warowe dalekobieżne, które stanowiłyby ogniwo, łącząec i uzupełniające sieć pociągów towarowych pośpiesznych, a w razie niemożności ze względów ruchowych lub przewozowych uruchomienia takich pociągów należy mieć na względzie, ażeby dalszy przewóz przesyłek, nadchodzących na początkową stację danego odcinka pociągami towarowymi pośpiesznymi, mógł być wykonany z najmniejszym zatrzymaniem odpowiednim pociągiem towarowym lub mieszanym. Dla usprawnienia pracy stacyj należy wyprawiać poc. dalekobieżne ze stacyj rozrządowych i węzłowych, zestawiających takie pociągi do poszczególnych stacyj przeznaczenia ładunku lub rozwiązania pociągu, w ściśle określonych numerycznie trasach.

5) Na konferencji międzydyrekcyjnej należy również uzgodnić na ważniejszych liniach możliwie po dwie pary na dobę stałych pociągów dalekobieżnych z takiem wyrachowaniem, aby odstęp między pociągami wynosił około 12 godzin, w celu uniknięcia przerw w połączeniach i zatrzymywania ładunków.

6) Pociągi towarowe pośpieszne i dalekobieżne w zasadzie powinny być oznaczone na całej ich drodze jednym numerem, jeżeli na przeszkodzie nie stanie zmiana kierunku.

Pociągi towarowe pośpieszne i dalekobieżne należy numerować liczbą czterocyfrową, rozpoczynającą od cyfry „9", mając dalsze trzy cyfry dla oznaczenia jak niżej:

Oznaczenie pociągu dalekobieżnego	Nr Dyrekcji przeznaczenia pociągu	Rodzaj pociągu
9	8	68

Przypomina się numeryczne oznaczenie D.O.K.P.

1. D.O.K.P. w Warszawie,
2. D.O.K.P. w Radomiu,
3. D.O.K.P. w Wilnie,
4. D.O.K.P. w Poznaniu,
5. D.O.K.P. w Toruniu,
6. D.O.K.P. w Katowicach,
7. D.O.K.P. w Krakowie,
8. D.O.K.P. we Lwowie.

Rodzaj pociągów oznacza się końcowymi cyframi a mianowicie:

liczby: od 61 do 68 poc. towar. pośpieszne
„ od 71 do 74 poc. towar. zbiorowe
„ od 75 do 98 inne towarowe.

Oprócz powyższych oznaczeń określa się pociągi towarowe, przeznaczone do przewozu ładunków w komunikacji zagranicznej, specjalnymi nazwami:

1) Rumpol Portrum — Rumunja — Porty przez Rawę Ruską, Rejowiec—Dęblin—Warszawę i odwrotnie

2) Czechport Portczech — Czechosłowacja — Porty przez Bydgoszcz—Karsznice i odwrotnie

3) Rumger Gerrum — Rumunja — Niemcy przez Rozwadów — Skarżysko—Łódź Kal. i odwrotnie

4) Sowczech Czechsow — Sowiety—Czechosłowacja przez Dęblin — Strzemieszyce Półn. i odwrotnie

5) Sowger Gersow — Sowiety — Niemcy przez Skarżysko — Łódź Kal. i odwrotnie.

7) Przy opracowywaniu rozkładu jazdy pozostałych pociągów towarowych, jak: zbiorowe, zdawcze i inne znaczenia miejscowego, należy również mieć na widoku przede wszystkim możność szybkiego i sprawnego przewozu ładunków tymi pociągami tak do stacyj przeznaczenia jak i do połączenia na stacjach węzłowych i zdawczych z odpowiednimi pociągami towarowymi pośpiesznymi lub dalekobieżnymi.

8) Dla ułatwienia wykonania powyższego zadania Dyrekcje powinny zawczasu zbierać i opracowywać dane co do rodzaju, rozmiarów i kierunków przewozów. Za materiał powinny służyć nie tylko wnioski Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowcyh, Kontrolerów Ruchu i Przewozów, zawiadowców stacyj itd. lecz również wnioski i zażalenia klientów kolei, dotyczące ulepszenia połączeń lub zmian w rozkładzie.

9) Wykresy graficzne i książkowe rozkłady jazdy oraz związane z wprowadzeniem rozkładu wskazówki i zarządzenia powinny być rozsyłane stacjom i urzędom na linii, w Dyrekcji i w Ministerstwie Komunikacji zasadniczo nie później niż na 10 dni przed terminem wprowadzenia ich w życie, ażeby dać możność właściwym pracownikom należytego zaznajomienia się z nimi i poczynienia niezbędnych zarządzeń w ustalonym terminie.

10) Do służbowego rozkładu jazdy powinien być opracowany i wydany w oddzielnej książce „Dodatek", który powinien zawierać:

1) Postanowienia ogólne, 2) Zestawienie pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych, 3) Zestawienie pociągów zbiorowych, 4) Obowiązki kierownika pociągu i dyżurnego ruchu, 5) Czas potrzebny do wykonania różnych czynności przy pociągach towarowych, 6) Kontrola czynności drużyny konduktorskiej i dyżurnego ruchu przez zawiadowcę stacji, kontrolera ruchu i naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego, 7) Skorowidz porządku zestawiania pociągów stałych i dodatkowych i 8) Plan ograniczenia ruchu towarowego w święta.

11) O niedogodnościach połączeń pociągów towarowych pośpiesznych i dalekobieżnych, których Dyrekcja nie może usunąć we własnym zakresie działania, oraz o potrzebie wyznaczania nowych pociągów towarowych i dalekobieżnych, przechodzących przez okręgi dwóch lub więcej Dyrekcyj, w okresie między jedną konferencją rozkładową a drugą, zainteresowana Dyrekcja powinna donieść we właściwym czasie do Ministerstwa Komunikacji z odpowiednim wnioskiem co do uregulowania sprawy.

Co się tyczy uruchomienia w razie potrzeby pociągów towarowych ekspresowych w celu usprawnienia i przyspieszenia przewozu przesyłek towarów, ulegających prędkiemu zepsuciu lub pilnych, nadawanych za listami przewozowymi szybkości pospiesznej, należy nadal stosować się do zarządzeń Ministerstwa Komunikacji z dnia 6/XI 1935 r. Nr R.T. II. 57/8. z 26/III. 1936 r. Nr R.T. II. 57/6 i 19/VI r.b Nr R.T. II. 57/11 (dwa ostatnie adresowane były tylko do D.O.K.P. w Warszawie, Toruniu i Krakowie).

Jednocześnie odwołuje się okólniki Min. Kom. z 9/XII. 1929 r. Nr IV. 3/17014/29, z 13 i 19/IV 1932 r. Nr R.T.I. 2/2 i R.T. I. 5/4.

Nr R. T. II. 50/77.

303.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 października 1936 r. w sprawie pobierania kwartalnych opłat boczniczowych.

Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dn. 7/XII 1932 roku Nr R.T. X. 260/21 w sprawie pobierania kwartalnych opłat bocznicowych odwołuje się, natomiast podaje się poniej przepisy, jakie Dyrekcje powinny stosować przy pobieraniu tych opłat.

Przed rozpoczęciem roku budżetowego Wydziały Ruchu po obliczeniu należności bocznicowych sporządzają wezwanie płatności według ustalonego wzoru (zał. Nr 1)w dwu ogzemplarzach, z których jeden przeznaczony jest dla posiadaczy bocznic, a drugi — dla kas stacyjnych, jakoteż pismo dla kas stacyjnych (zał. Nr 2).

Wezwanie płatnicze do posiadaczy bocznic Wydziały Ruchu wysyłają wprost pocztą w takim terminie, by posiadacz bocznicy mógł otrzymać je nie później jak na 8 dni przed terminem płatności pierwszej raty, odpisy zaś wezwań płatniczych wraz z pismami, posiadającymi cztery formularze doniesień o dokonanych przez posiadaczy bocznic wpłatach (zał. Nr 2), wysyłają za pośrednictwem Biura Finansowego właściwym kasom stacyjnym do wykonania.

O ile posiadacz bocznicy nie uści w terminie opłaty stacja powinna go ponaglić; o ile po upływie dwóch tygodni od terminu płatności posiadacz bocznicy będzie nadal zalegać z opłatą stacja ponagla go powtórnie z ostrzeżeniem o wstrzymaniu ruchu na bocznicy w razie nie uiszczenia należności w ciągu 28 dni od terminu płatności. O ile po upływie tych 28 dni należności nie zostaną uregulowane zawiadowca stacji wstrzymuje podstawianie wagonów na bocznicę, o czym powiadamia jej posiadacza oraz donosi Oddziałowi RuchowoHandlowemu i Drogowemu i Wydziałowi Ruchu. Przy opłatach należności bocznicowych po upływie terminów wskazanych w odpisie wezwania płatniczego, kasy stacyjne pobierają prawne odsetki zwłoki.

Wydziały Ruchu powinny czuwać nad tym by stacje w swoim czasie przynaglały posiadaczy bocznic oraz wstrzymywały ruch na bocznicach w razie zalegania z regulowaniem należności bocznicowych.

Nr R. T. X. 260/44.

DYRECJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

w ....

Załącznik nr 1 do Okólnika nr R. T. X. 260/44.

Dnia .... 193...... r.

WYDZIAŁ RUCHU

Nr....................

Do

....

....

....

W związku z eksploatacją bocznicy prowadzącej..

przy stacji..

za czas od dnia.................................... 193...... r. do dnia.................................... 193...... r.

włącznie, przypada Dyrekcji na mocy zawartej w dniu.............................. 193...... r.

umowy bocznicowej należność w ogólnej kwocie........................ złotych....................

groszy, wyraźnie: (.. złotych....................

groszy).

Powyższa należność wpłacona być powinna w powołaniu się na niniejsze pismo do stacyjnej kasy kolejowej na stacji ....

w czterech równych ratach w wysokości.................................... zł .... gr

każda w następujących terminach:

1) dnia 2 stycznia 193...... r.
2) dnia 1 kwietnia 193...... r.
3) dnia 1 lipca 193...... r.
4) dnia 1 paździer. 193...... r.

Obliczenie kwartalnej należności wyszczególnione jest na odwrotnej stronie.

W razie niewpłacenia należności w jakimkolwiek ze wskazanych wyżej terminach, będą pobierane odsetki zwłoki w myśl § 10 umowy, po upływie zaś 28 od tych terminów będzie wstrzymany ruch na bocznicy.

NACZELNIK WYDZIAŁU RUCHU

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w.......................................

WYDZIAŁ RUCHU

dnia.......................... 193...... r.

Załącznik Nr 2 do Okólnika Nr R. T. X. 260/44.

Do zwrotu

Do

Kasy

stacji..

Proszę niezwłocznie powiadomić Wydział Ruchu o wpłaceniu każdej raty wskazanej w załączonem przy niniejszem piśmie............. z dn................................ 193...... r. na podanych niżej formularzach tych zawiadomień.

KIEROWNIK WYDZIAŁU

Kasa Stacyjna
Stacja..
Dnia..................................193........ r.
Na Nr..............................

Do
WYDZIAŁU RUCHU

Powiadamiam, że P. (firma).......................... w dniu.................................. 193....... r. wpłaciła IV ratę w kwocie ....zł. ....gr. za pokwitowaniem Nr.......................... tytułem należności za eksploatację bocznicy za czas od dnia .... 193....... r. do dnia .... 193....... r.

Za zwłokę pobrano..............................zł. ....gr dnia.................................. 193.......r. za pokwitowaniem Nr..............................

KASJER STACYJNY

Kasa Stacyjna
Stacja..
Dnia..................................193........ r.
Na Nr..............................

Do
WYDZIAŁU RUCHU

Powiadamiam, że P. (firma).......................... w dniu.................................. 193....... r. właciła III ratę w kwocie ....zł. ....gr. za pokwitowaniem Nr.......................... tytułem należności za eksploatację bocznicy za czas od dnia .... 193.......r. do dnia .... 193....... r.

Za zwłokę pobrano..............................zł. ....gr dnia.................................. 193.......r. za pokwitowaniem Nr..............................

KASJER STACYJNY

Kasa Stacyjna
Stacja..
Dnia..................................193........ r.
Na Nr..............................

Do
WYDZIAŁU RUCHU

Powiadamiam, że P. (firma).......................... w dniu.................................. 193....... r. wpłaciła II ratę w kwocie ....zł. ....gr. za pokwitowaniem Nr.......................... tytułem należności za eksploatację bocznicy za czas od dnia .... 193....... r. do dnia .... 193....... r.

Za zwłokę pobrano..............................zł. ....gr dnia.................................. 193.......r. za pokwitowaniem Nr..............................

KASJER STACYJNY

Kasa Stacyjna
Stacja..
Dnia..................................193........r.
Na Nr..............................

Do
WYDDZIAŁU RUCHU

Powiadamiam, że P. (firma).......................... w dniu.................................. 193....... r. wpłaciła I ratę w kwocie..............................zł. ....gr. za pokwitowaniem Nr.......................... tytułem należności za eksploatację bocznicy za czas od dnia .... 193.......r. do dnia .... 193....... r.

Za zwłokę pobrano..............................zł. ....gr dnia.................................. 193.......r. za pokwitowaniem Nr..............................

KASJER STACYJNY

304.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 października 1936 r. w sprawie warunków dzierżawy wagonów towarowych.

Przy wydzierżawianiu stronom prywatnym lub instytucjom państwowym i humanitarnym wagonów towarowych, (krytych, węglarek, platform, specjalnych i cystern) należy pobierać niżej wyszczególnione stawki czynszu dzierżawnego za wagon i dobę:

Nr bież.	Rodzaj wagonów	a do ruchu na bocznicy	b na magazyny, mieszkania, składy, kancelarie itp.	c pod przewozy towarów	Uwagi
1	Kryte i niekryte 2 lub 3 osiowe	5 zł	3 zł	2 zł 50 gr	
2	Kryte i niekryte 4-ro osiowe .	10 zł	6 zł	5 zł	
3	Wagony — lodownie . . . . Wagony — piwiaki	— —	— —	7 zł 50 gr 6 zł 50 gr	
4	Wagony do przewozu gęsi, świń, owoców i mleka. . . .	—	—	6 zł	
5	Wagony do przewozu kur od Nr 715501 do 715580 od „ 715037 „ 715051 od „ 715601 „ 715610	 — — —	 — — —	 9 zł 7 zł 6 zł	
6	Cysterny do 10 ton ładowności	—	—	3 zł	
7	Cysterny do 15 ton ładowności	—	—	3 zł 75 gr	
8	Cysterny do 20 ton ładowności	—	—	5 zł	
9	Cysterny do 25 ton ładowności	—	—	6 zł 25 gr	
10	Cysterny do 30 ton ładowności	—	—	7 zł 50 gr	
11	Cysterny do 35 ton ładowności	—	—	8 zł 75 gr	
12	Cysterny do 40 ton ładowności	—	—	10 zł	

2) Za wydzierżawione wagony objęte powyższym cennikiem, dzierżawca płaci czynsz dzierżawny z góry miesięcznie, a ponadto składa kaucję w wysokości jednomiesięcznego czynszu dzierżawnego.

3) Instytucje państwowe i humanitarne korzystają z 50% zniżki od wyżej podanych stawek za wagony wydzierżawione.

4) Po upływie nieprzerwanej rocznej dzierżawy wymienionych poniżej wagonów, dzierżawca korzysta z następujących refakcyj:

a) za wagony do przewozu kur od nr 715501 do 715580 i „ „ 715037 „ 715051 — 1 zł zaś „ „ 715601 „ 715610 — 1,50 zł
b) za wagony serii Sm oraz kryte, używane do przewozu mleka 25% czynszu.

(za wagon i dzień)

5) Przy wydzierżawianiu wagonów towarowych krytych, węglarek i platform przedsiębiorcom widowiskowym (cyrkom, teatrom, karuzelom, panoramom itp.) należy stosować ulgi nr 6 i 7, przewidziane w „Zbiorze ulg pozotary-

łowych na przewóz towarów na liniach normalnotorowych i wąskotorowych Polskich Kolei Państwowych". Ulgi te nie mają jednak zastosowania przy dzierżawie wagonów przestrzennych seryj Kds, Kp i Kms.

6) Na wydzierżawianie wagonów towarowych: krytych przestrzennych serii KK, KKss, Kds, Kp i Kms,

platform cztero i sześcioosiowych wszystkich serii zarówno z kłonicami jak i bez kłonic

platform dwu i trzyosiowych z żelaznymi kłonicami serii Pdk i Pddk,

specjalnych serii Sl, Slm, Slb, Slr, Sp, Sm, So, Sns, Smn, Sn, Stb, Stn, Sngm, Sg, Skg, Smw, Sdw, Sk, Sd oraz

cystern dwu, trzy i czteroosiowych serii R i RR —

Dyrekcje O.K.P. muszą każdorazowo uzyskać zezwolenie Ministerstwa Komunikacji.

7) Dzieżawę wagonów wszystkich rodzajów i serii niewyszczególnionych w punkcie 6 w ilościach do 25 wagonów włącznie dla jednego dzierżawcy i na okres do jednego roku włącznie — Dyrekcje O.K.P. uskuteczniają bezpośrednio bez wyjednywania zgody Ministerstwa Komunikacji.

Przy wydzierżawianiu wagonów na okres dłuższy niż jeden rok lub w ilościach przekraczających 25 wagonów dla jednego dzierżawcy, Dyrekcje O.K.P. muszą każdorazowo uzyskać zezwolenie Ministerstwa Komunikacji.

8) Zezwala się wydzierżawiać cysterny P.K.P. pod tak zwane jednorazowe przewozy, t.j. na czas krótszy aniżeli jeden miesiąc. Czynsz dzierżawny w takich przypadkach należy liczyć od dnia protokólarnego przekazania cysterny firmie do dnia protokólarnego zwrotu cysterny na umówionej stacji. Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych postępują w tym przypadku tak, jak przy zawieraniu umowy dzierżawnej na czas określony, z wyjątkiem formalnego zawierania umowy, pobierając czynsz za miesiąc z góry. Przy zwrocie cysterny, Dyrekcje O.K.P. zwracają nadwyżkę firmie, licząc czynsz za dnie faktycznej dzierżawy. Przekazanie cysterny w dzierżawę i jej zwrot z dzierżawy dokonują Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych na zasadzie protokółów zdawczo - odbiorczych Dzierżawca ponosi koszt jednorazowego czyszczenia zwracanej cysterny.

9) Na wagony wydierżawione Dyrekcje O.K.P. przedkładają Ministerstwu Komunikacji (Departament Ruchu Kolejowego) w terminie do 8 dni odpisy zawartych umów.

10) Ponadto na wszystkie wydzierżawione wagony, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych przedstawiają najpóźniej dnia 10 po upływie miesiąca sprawozdawczego, ogólny wykaz o dochodach z dzierżawy, wszystkich wagonów, według poniżej podanego wzoru.

Wzór wykazu.

D. O. K. P. . . . . .
Nr . . . . . .
Na nr R.T. VII. 194/14 z d. 12/X 1936.

Do
Ministerstwa Komunikacji
Departament IV.
w Warszawie.

WYKAZ

wagonów wydzierżawionych firmom i osobom prywatnym lub instytucjom państwowym i humanitarnym, oraz pobranego czynszu w miesiącu .... 19...... r.

Dzierżawca	wagonu			Dzienny czynsz dzierżawny zł	Ilość dni dzierżawy			Wpłacono razem zł	Wagon wydzierż. na zarządz. Min. Kom. lub DOKP (Wskazać datę i nr zarządz. Min. Kom. wzgl. datę umowy).	Uwagi
	nr	seria	ładowność cystern		od	do	razem dni			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Podpis ....

Jednocześnie tracą moc obowiązującą wydane poprzednio zarządzenia:
Nr IV-11597/14 z 12.IX. 1924 r.
Nr IV-1842/14C z 10.II. 1926 r.
Nr IV-17296/14C z 9.I. 1929 r.
Nr IV 4/2650 z 26.III. 1930 r.
Nr R.T. VII. 194/3 z 27.VIII. 1932 r.
Nr R.T. VII. 194/27 z 4.V. 1933 r.
Nr R.T. VII. 196/87 z 15.X. 1934 r.
Nr R.T. VII. 194/9 z 9.V. 1936 r.
Nr R.T. VIII. 223/11 z 30.IX. 1936 r.

Nr R. T. VII. 194/14.

305.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie powiadomienia o przerwach i ograniczeniach ruchu towarowego.

W celu uproszczenia i przyspieszenia wzajemnego powiadomienia się Dyrekcyj o przerwach i ograniczeniach ruchu towarowego i to tak ze względów techniczno-ruchowych jak i przewozowych (skarbowych, sanitarno-weterynaryjnych itp.) jak również umożliwienia Ministerswu Komunikacji ogłaszania o czasie wprowadzanych ograniczeń w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych" zarządza się co następuje:

1) Wszystkie depesze dotyczące ograniczeń tak ruchowych jak i przewozowych podają do wiadomości i stosowania zarówno odnośnym urzędom własnego okręgu na linii, jak też innym zainteresowanym Dyrekcjom oraz Ministerstwu Komunikacji (KR_3 KR_4 KH_4). Wydziały Ruchu za podpisem Dyrektora Kolei z tym zastrzeżeniem, że ograniczenia przewozowe Wydział Ruchu ogłasza na wniosek Wydziału Handlowego, a ograniczenia na kolejach wąskotorowych na wniosek Wydziału Kolei Wąskotorowych.

2) O odwołaniach powyższych ograniczeń (przewozowe na wniosek Wydziału Handlowego) Wydziały Ruchu zawiadamiają natychmiast telegraficznie wskazane w p. 1 niniejsego zarządzenia urzędy, powołując się na nr poprzedniej depeszy wprowadzającej dane ograniczenie oraz nr Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych o ile ograniczenie to w swoim czasie było w nim ogłoszone.

3) W celu wzajemnej kontroli każdego 1-go dnia miesiąca każda Dyrekcja Okręgowa (Wydział Ruchu(sporządza wykaz wszystkich wprowadzonych przez nią i pozostających w mocy ograniczeń ruchowych i przewozowych we własnym okręg ui przesyła 2 egzemplarze do Ministerstwa Komunikacji (KR_3 i KH_4) i po jednym egzemplarzu do wszystkich Dyrekcyj Okręgowych i Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

Jednocześnie traci moc obowiązującą Rozporządzenie M. K. z dnia 20/II. 1932 r. Nr R.T. IV. 109/1/32 wraz ze wszystkimi dodatkowymi rozporządzeniami M. K. dotyczącymi poruszonej sprawy.

Okólnik M. K. z dnia 4/III 1930 r. za nr IV/4/919/30 w sprawie zgłaszania do Berna przerw w ruchu na liniach P.K.P. oraz okólnik M. K. nr 11483/III/13 z dnia 24/XI. 1923 r. w sprawie zawiadamiania przez wyznaczone do tego Dyrekcje zagranicznych kolei o ograniczeniach przewozowych pozostają nadal w mocy.

Nr R.T. XI. 278/7.

306.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie kontroli biegu pociągów towarowo-pośpiesznych i dalekobieżnych.

Punktualny bieg pociągów jest jednym z pierwszych warunków bezpieczeństwa i ekonomii ruchu, wobec czego, dla należytej kontroli biegu pociągów tow. pośp. i dalekobieżnych, skomunikowanych w komunikacjach: międzynarodowej, z portami w Gdyni i w Gdańsku, oraz ważniejszych wewnętrznych, Dyrekcje obowiązane są nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji **codziennie** sprawozdania według załączonego wzoru.

Wypełnianie sprawozdań powinno się odbywać ściśle według brzmienia nagłówka w poszczególnych rubrykach sprawozdania i stosownie do następujących wskazówek:

1) za okres sprawozdawczy należy uważać dzień kalendarzowy,

2) jeżeli pociąg przybędzie względnie odejdzie po godzinie 24-ej, ale czas rozkładowy przybycia lub odejścia jest przed godziną 24-tą, należy w rubryce 7 albo 12 wskazać godzinę przybycia lub też odejścia pociągu bez względu na to, że będzie to już drugi dzień kalendarzowy,

3) jeżeli w dniu sprawozdacwzym pociąg nie był uruchomiony — wskazać powód,

4) jeżeli w dniu sprawozdawczym uruchomiony był pociąg zastępczy wzamian odwołanego, należy go wpisać do sprawozdania,

5) wyjaśnień powodów opóźnienia pociągów do 29 minut w sprawozdaniu podawać nie należy, natomiast opóźnienie ponad 30 minut należy szczegółowo motywować w rubrykach 8 i 16,

6) opóźnienia, powstałe na stacjach stycznych uzasadnia ta Dyrekcja, do której dana stacja należy,

7) sprawozdanie o opóźnieniach pociągów Dyrekcja wysyła terminowo do Ministerstwa Komunikacji następnego dnia rano po sprawozdawczym dniu kalendarzowym,

8) opóźnienie pociągów, oraz ich obciążenie, a także przyczyny opóźnienia, powinny być we wszystkich przypadkach bieżąco kontrolo-

wane przez p.p. Kierowników Działów Przewozów Towarowych.

Kontrola biegu wymienionych pociągów odbywać się będzie według przejścia ich przez punkty kontrolne, które ustala się następująco:

dla D.O.K.P. Warszawa

Iłowo,Brzoza, Strzałkowo, Kalisz, Sosnowiec, Łapy, Szczakowa, Wykno, Dęblin, Brześć, Łódź Kal. i Warszawa;

dla D.O.K.P. Radom.

Rawa Ruska, Rozwadów, Dęblin, Łuków, Strzemieszyce Płn., Wykno, Brześć, Kowel i Zdołbunów.

dla D.O.K.P. Wilno.

Łapy, Siedlce, Brześć, Turmont, Raczki, Trakiszki, Grajewo, Grodno, Zachacie, Stołpce, Mikaszewicze. Wilno i Wołkowysk.

dla D.O.K.P. Poznań.

Inowrocław, Strzałkowo, Kalisz, Herby Nowe, Zbszyń, Drawski Młyn i Poznań.

dla D.O.K.P. Toruń.

Iłowo, Brzoza, Inowrocław, Herby Nowe, Zajączkowo Tcz., i Gdynia Port.

dla D.O.K.P. Katowice.

Herby Nowe, Sosnowiec, Mysłowice, Dziedzice, Chebzie, Makoszowy i Katowice.

dla D.O.K.P. Kraków.

Rzeszów, Mysłowice, Zebrzydowice i Kraków.

dla D.O.K.P. Lwów.

Rawa Ruska, Rozwadów, Rzeszów, Drohobycz, Podwołoczyska, Lwów, Śniatyń i Przemyśl.

O zmianach, zachodzących w rozkładzie jazdy, Dyrekcje obowiązane są każdorazowo donieść Min. Kom.

Wydane w tej sprawie przez Ministerstwo Komunikacji zarządzenie: z dnia 23.II. 1934 r. nr R.T. IV. 102/3, z dnia 9.V. 1934 r. nr R.T. IV. 102/15 i z dnia 10.IX. 1934 r. nr R.T. IV. 102/3 odwołuje się.

Nr R. T. IV. 102/80.

Załącznik do zarządzenia Min. Kom.
Nr R. T. IV. 102/8 z dnia 14/X 1936 r.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w Poznaniu
Nr ....
Na Nr R. T. IV. 102/80

Poznań, dnia .... 193 r.

Wzór.

Terminowe

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

(Wydział IV/3)

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych przedstawia sprawozdanie o opóźnieniach wzajemnie skomunikowanych pociągów tow. pośp. i dalekobieżnych, podlegających kontroli biegu na mocy zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. Nr R. T. IV.102/80 za dzień kalendarzowy .... 1936 r.

Przybycie								Odejście							
Nr pociągu	Rodzaj pociągu	Czas rozkładowy	Faktyczny czas przybycia	Opóźnienie w minutach	Przewidziane obciążenie (w tonnach)	Faktyczne obciążenie tonn (osi ogółem) osi próżnych	Wyjaśnienie powodów opóźnienia w granicach D. O. K. P.	Nr pociągu	Rodzaj pociągu	Czas rokładowy	Faktyczny czas odejścia	Opóźnienie w minutach	Przewidziane obciążenia (w tonnach)	Faktyczne obciążenie tonn (osi ogółem) osi próżnych	Wyjaśnienie powodów opóźnienia w granicach D. O. K. P.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
							A. Stacje styczne z Dyrekcją Toruńską								
							Inowrocław								
9572	dlb.	23.11	23.11	—	2 00	1897/166/8		9475	tow. pośp.	3.35	3.35	—	1500	826/152/11	
							B. Stacje styczne z Dyr. Warszawską								
							Strzałkowo								
9364	tow. pośp.	9 12	9.12	—	1500	862/98/4		9463	tow. pośp.	12.55	12.55	—	1500	801/82/6	
							Kalisz								
564	tow. pośp.	17.45	17.45	—	1500	1217/154/38		563	tow. pośp.	4.55	4.55	—	1500	1148/110/2	
							C. Stacje styczne z Dyr. Katowicką								
							Herby Nowe								
9687	tow. pośp.	12.33	12.38	74	1500	1492/148/16	Poznań ÷ 42 min. zestawienie pociągu. Kępno ÷ 26 minut wyprzedzanie przez poc. 7 itd.								
							D. Stacje początkowe i końcowe biegu pociągu								
							Zbąszyń								
377	zbior.	7.17	7.17	—	1320	967/112/12		378	zbior.	18.10	18.10	—	1320	893/102/4	
							i t. d.								

307.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie przekroczenia terminu dostawy przesyłek.

Niezależnie od przedstawiania do Departamentu III-go kwartalnych zestawień o wypłaconych odszkodowaniach z tytułu przekroczenia terminu dostawy przesyłek, Dyrekcje obowiązane są do nadsyłania co kwartał Departamentowi IV Ministerstwa Komunikacji sprawozdań o rozpatrzonych reklamacjach według załączonego wzoru.

Sprawozdania te będą służyły Ministerstwu Komunikacji jako materiał do oceny sprawności przewozu przesyłek przez poszczególne Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, przy czym w odpowiednich przypadkach Ministerstwo będzie zarządzało przeprowadzenie dochodzeń, celem zbadania i usunięcia powodów niesprawnego przewozu.

Wydane w tej sprawie przez Ministerstwo Komunikacji zarządzenia: z dnia 17.VIII. 1933 r. nr R.T. II. 50/95 i z dnia 2.IX. 1933 r. nr R.T. II. 50/188 — odwołuje się.

Nr R. T. IV. 111/62.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w ....

Nr..............................

Na Nr R. T. IV.III/62.

.... dnia .... 193.....r.

W z ó r

D o
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
Departament IV
w Warszawie

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych przedstawia w myśl zarządzenia Min. Kom. z dnia 14.X.1936 r. Nr R. T. IV.111/62 o rozpatrzonych w .... kwartale 193..... roku reklamacjach za przekroczenie terminu dostawy przesyłek.

Nr porządkowy	Stacja nadania	Stacja przeznaczenia	Droga przewozu (stacje węzłowe i zdawczo-odbiorcze)	Nr listu przewozowego	Rodzaj przesyłki (wagonowa, drobnicowa, ekspresowa, pośpieszna czy też zwyczajna)	Rodzaj towaru	Data		W jakich DOKP nastąpiło przekroczenie terminu dostawy (wskazać odcinki)	Rozmiary przekroczenia terminu dostawy (w godzinach)	Suma wypłaconego odszkodowania za przekroczenie terminu na rachunek PKP		Wyniki przeprowadzonych dochodzeń (wskazać przyczyny przekroczenia terminu dostawy przesyłki, jeżeli dochodzenie zostało przeprowadzone przy rozpatrzoniu reklamacji)
							nadania na PKP lub przyjęcia od kolei obcych	przyjęcia do stacji przeznaczenia lub oddania na koleje obce			zł	gr	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13

308.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia z dnia 14 października 1936 w sprawie postępowania z wagonami po transportach ryb.

Ponieważ przepisy nie przewidują obowiązku odkażania wagonów po transportach ryb, należy z takimi wagonami postępować, jak następuje:

1) Nadchodzące z transportami ryb wagony kolei obcych jakoteż wagony lodownie—P.K.P. serii Slr, przeznaczone wyłącznie do tego rodzaju przewozów, należy po wyładowaniu poddawać tylko gruntownemu oczyszczeniu;

2) Użycie pod załadowanie ryb i nnych wagonów P.K.P. poza wagonami — lodowniami serii Slr jest niedozwolone; w razie jednak gdyby miało miejsce, należy niewłaściwie użyty wagon ze względu na specyficzną woń, mogącą się udzielić innym przesyłkom, poddać po wyładowaniu nie tylko oczyszczeniu, ale i odkażeniu oraz przewietrzeniu.

Tak samo mają postępować stacje graniczne P.K.P. z powracającymi z zagranicy wagonami P.K.P. innych serii niż Slr, kierując je do przynależnych odkażalni.

Okólnik nr R. Tb. III. 32/5 z dnia 5/1V. 1932 traci moc obowiązującą.

Nr R. T. V. 120/32.

309.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 w sprawie protokółów o uszkodzeniu lub braku opon.

Wobec stwierdzonej konieczności częstego protokólarnego stwierdzania przez stacje uszkodzeń podług Przepisów o gospodarce wagonami towarowymi (G. W. T. instr. Nr R 2), M. K. przywraca skasowany druk P. K. P. Seria R Nr 45 w zmienionej formie, jak w załączniku.

Odpis protokółu powinna stacja sporządzająca protokół, przedkładać do D. O. K. P. celem dopilnowania pokrycia strat spowodowanych uszkodzeniem lub brakiem opon.

Okólnik Nr R. T. V. 120/61 z dn. 29/IV 1935 traci moc obowiązującą.

Nr R. T. V. 120/34.

Załącznik do Okólnika M. K. Nr R. T. V. 120/34.

W z ó r.

P. K. P.

D. O. K. P. ....

Stacja ....

Protokół o uszkodzeniu lub braku.

opon ..... wagonow ..... Nr ..... stacji macierzystej ....

Dnia .... 193..... r. przy badaniu stanu opon na stacji ....

nadesłan ..... za $\frac{\text{kwitem}}{\text{listem}}$ *) przesyłkowym Nr .... z daty .... 193..... r.

na wagonie cechy .... Nr .... stwierdzono następujący stan**) opon ....

....

....

....

$\frac{\text{Uszkodzenie}}{\text{Zaginięcie}}$ *) opon ..... nastąpiło na $\frac{\text{stacji}}{\text{przestrzeni}}$ *) ....

Przyczyny $\frac{\text{uszkodzenia}}{\text{zaginięcia}}$ *) ....

....

....

....

$\frac{\text{Uszkodzenie}}{\text{Zaginięcie}}$ *) nastąpiło z winy ....

Koszta naprawy podług G. W. T. zał. Nr 21 wynoszą zł. ....

Opon ..... odesłano do naprawy do ....

Podpisy:

Stwierdzającego: Świadków:

Zawiadowcy stacji:

---

*) Niepotrzebne skreślić.

**) Opisać rodzaj i rozmiar uszkodzenia każdej opony oddzielnie.

P. K. P. Seria R Nr 45.

310.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie przedterminowego podstawiania wagonów pod załadowanie.

Przy podstawianiu wagonów pod załadowanie przed terminem określonym przez nadawcę w zamówieniu, należy w rubryce 10 książki obrotu wagonów (P. K. P. Seria R Nr 9) wykazywać czas, od którego w myśl zamówienia rozpoczyna się bieg terminu ładowania, zaś w rubryce 27 (Uwagi) książki obrotu wagonów czas istotnego (przedterminowego) podstawienia, zgodnie z rubryką 4 polecenia P. K. P. Seria R Nr 6, zapomocą adnotacji „podstawiony przedterminowo . . . . (data)".

Za podstawę obliczenia postojowego będą służyć rubr. 10 i 11 = rubr. 20 książki obrotu wagonów przy równoczesnej zgodności dat rubryki 27 książki obrotu wagonów oraz rubryki 4 polecenia podstawienia wagonów.

Okólnik Nr R. T. V. 120/59 z dn. 19.IV. 1935 r. odwołuje się.

Nr R. T. V. 120/35.

311.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie zamawiania przyborów ładunkowych równocześnie z wagonem.

Celem ograniczenia możliwości narażających nadawcę przesyłki na konieczność opłaty postojowego w przypadku opóźnionego nadejścia przyborów ładunkowych zamówionych równocześnie z wagonem, M. K. zarządza:

W razie, gdy nadawca przy braku przyborów ładunkowych w stacji (G. W. T. § 49, p. 3 i 4) zamawia je równocześnie z wagonem, przyjmujący zamówienie powinien nadawcy zwrócić uwagę, że podstawienie wagonu do załadowania przed nadejściem przyborów ładunkowych pociągnie w danym razie w następstwie konieczność zapłaty postojowego, spowodowanego oczekiwaniem na przybory ładunkowe, wobec czego niewykluczone jest w interesie nadawcy opóźnienie przydziału samego wagonu, a to do czasu, aż zaistnieje pewność dostarczenia przyborów ładunkowych.

W raporcie o sytuacji stacja zgłasza do oddziału ruchowo-handlowego zapotrzebowanie równocześnie tak na wagon jak i na przybory ładunkowe w zwykły przepisany sposób, jednak oddział ruchowo-handlowy przydziela wagon dopiero wówczas, gdy będzie zapewniony przydział zamówionych przyborów ładunkowych (czy to z własnego ilostanu rozporządzalnego czy też z innych oddziałów) jak również i ich nadejście.

Odmowę przydziału wagonu uzasadnia oddział w rozdziale wagonów (np. słowami „brak opon").

Dla ułatwienia orjentacji oddziału ruchowo-handlowego, czy nadejście przyborów ładunkowych do stacji zamówienia jest zapewnione, a w ślad za tym, czy przydział wagonu może być dokonany, stacje wysyłające przybory ładunkowe wskutek dyspozycji, są obowiązane podawać w najkrótszej drodze dokładne daty wysłania, do przełożonego oddziału ruchowo-handlowego i stacji przeznaczenia, a jeżeli ta stacja podlega innemu oddziałowi ruchowo-handlowemu, wówczas także i do wiadomości tegoż.

Wysyłka i przewóz dysponowanych przyborów ładunkowych mają się odbywać jeknajśpieszniej.

Jeżeli nadawca ma dostarczyć własnych przyborów ładunkowych, wówczas stacja zamawia wagon, a oddział ruchowo-handlowy przydziela go w trybie normalnym.

Okólnik Nr R. T. V. 124/30 z dnia 27/VI. 1935 r. odwołuje się.

Nr R. T. V. 124/53.

312.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 października 1936 r. w sprawie zastępstwa konduktora wagonu sypialnego.

W przypadkach w których z jakichkolwiek powodów konduktor Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych nie może pełnić służby w przydzielonym mu wagonie, nie należy z tego powodu odstawiać tego wagonu z pociągu. Pieczę nad tym wagonem ma objąć jeden z konduktorów pociągu wyznaczony doraźnie przez Kierownika pociągu do najbliższej stacji, na której znajduje się placówka Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych — którą o fakcie należy zawiadomić telegraficznie z najbliższej stacji postoju pociągu.

Równocześnie unieważnia się zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr IV/1684/12 z dnia 17/IX 1926 r. oraz Nr IV/16081/12 z 12/XI 1927 r.

Nr R. T. IV. 73/97.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27,
tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 96734. 14.IV 38. 8490.